DRAMATY SZTABOWCA

Wspomnienia oficera sztabowego armii „Poznań"

Młodzież z warszawskiej „Stacji Młodego Technika" tegoroczne lato wykorzystała wypróbowując na Wiśle w Warszawie swój ulepszony poduszkowiec. Bliższe szczegóły na stronie 7. Zdjęcie: Tadeusz Bukowski

SKRZYDLATA POLSKA

NR 35 (686) ● 30. VIII. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ



Z OBCHODÓW DNI LOTNICTWA

W INSPEKTORACIE Lotnictwa w Warszawie odbyła się 17 sierpnia konferencja prasowa, na której przedstawiciele Inspektoratu Lotnictwa, Lotnictwa Operacyjnego, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i Aeroklubu PRL zapoznali dziennikarzy (m.in. członków Klubu Publicystów Lotniczych i Klubu Sprawozdawców i Publicystów Wojskowych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich) z historią Ludowego Lotnictwa Polskiego oraz poinformowali o mających się odbyć uroczystościach i imprezach z okazji tegorocznego Święta i Tygodnia Lotnictwa.

★

W DNIACH 20—21 sierpnia br. odbyła się w Inspektoracie Lotnictwa Konferencja Historyczna poświęcona XX-leciu Ludowego Lotnictwa Polskiego. Otwarcia i podsumowania konferencji dokonał Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. Oprócz posiedzeń plenarnych, obrady konferencji odbywały się w trzech sekcjach: I — Operacyjno - szkoleniowej, II — Technicznej i służby zabezpieczenia oraz III — Lotnictwa transportowego i cywilnego. Ogółem wygłoszono 7 referatów i 16 komunikatów. Obszerniej o konferencji napiszemy w jednym z następnych numerów.

★

W SALI koncertowej Filharmonii Narodowej w Warszawie odbył się 22 sierpnia br., w przeddzień Święta Lotnictwa, uroczysty wieczór poświęcony XX-leciu Ludowego Lotnictwa Polskiego, na który przybyli przedstawiciele władz, lotnictwa wojskowego i cywilnego oraz zaproszeni goście. Po części oficjalnej wystąpił zespół estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra". Wieczór upłynął w miłej i serdecznej atmosferze. Bardziej szczegółowo napiszemy o tym w następnym numerze.

★

NA LOTNISKU krakowskim Czyżyny odbyło się w dniu Święta Lotnictwa Polskiego — 23 sierpnia br. — uroczyste otwarcie wystawy lotniczej obrazującej dorobek lotnictwa polskiego w minionym XX-leciu. Specjalny fotoreportaż z wystawy zamieścimy w jednym z następnych numerów.

★

ZARZĄD Propagandy Głównego Zarządu Politycznego WP wydał na tegoroczne Święto Lotnictwa broszurę p.t. „20 Rocznica Ludowego Lotnictwa Polskiego". Opracował ją ppłk mgr Eugeniusz Samsel. Jej treścią są dzieje naszego ludowego lotnictwa w czasie ostatniej wojny oraz rozwój powojenny. Zawiera ona liczne ilustracje, jest przystępnie opracowana.

★

KOŁO Polskiego Związku Filatelistów przy Garnizonowym Klubie Oficerskim w Poznaniu zorganizowało 23 sierpnia b.r., pod patronatem Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego i Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszka Kamińskiego, I Lot Poczty Śmigłowcowej z Poznania do Warki. Wydane zostały w związku z tym specjalne koperty pamiątkowe z nadrukiem „Przesyłka śmigłowcowa" (nakład kopert 12 500 szt.). Dochód z akcji przesyłkowej poczty śmigłowcowej organizatorzy przeznaczyli na Społeczny Fundusz Budowy Szkół Tysiąclecia, budowę Domu Filatelisty i na imprezy filatelistyczne organizowane przez koło przy Garnizonowym Klubie Oficerskim w Poznaniu.

(ika)

ZAWODY SZYBOWCOWE JUNIORÓW NA ŻARZE ZAKOŃCZONE

Dnia 17 sierpnia br. o godzinie 10.30 na terenie Wyczynowej Szkoły Szybowcowej Żar nastąpiło uroczyste zakończenie II Krajowych Zawodów Szybowcowych Juniorów o puchar „Kroniki Beskidzkiej". W zawodach uczestniczyło 16 pilotów z 14 aeroklubów regionalnych. Wszyscy startowali na szybowcach „Mucha-100A". W dniach od 3 do 17 sierpnia br. rozegrano pięć konkurencji.

W dniu zakończenia zawodów, po przemówieniu kierownika zawodów Adama Dziurzyńskiego, kierownik sportowy zawodów Jan Husakowski, odczytał wyniki uzyskane przez poszczególnych pilotów. Zwycięzcą zawodów został Wojciech Mozdyniewicz (Nowy Targ) 1165 pkt. Drugie miejsce zajął Edmund Bruski (Gdańsk) 1021 pkt., a trzecie Janusz Kardaś (Ostrów Wlkp.) 975 pkt. 4. Marek Skromny (Inowrocław) 878 pkt., 5. Wojciech Białożyt (Bielsko-Biała) 865 pkt., 6. Marian Nowak (Lublin) 837 pkt., 7. Józef Makieła (Opole) 787 pkt., 8. Adam Zięba (Stalowa Wola) 776 pkt.

Z kolei zabrał głos przedstawiciel redakcji „Kroniki Beskidzkiej", który po krótkiej wypowiedzi wręczył zwycięzcy zawodów kryształowy puchar. Następnie odbyło się przekazanie nagród za dalsze miejsca. Po ściągnięciu flagi państwowej z masztu przez Wojciecha Mozdyniewicza, dyrektor LZN Aeroklubu PRL Władysław Janica dokonał oficjalnego zamknięcia zawodów. Szczegóły — w jednym z następnych numerów naszego tygodnika. (m)

DALEKIE MIEJSCA POLSKICH SPADOCHRONIARZY

Amerykanie ponownie mistrzami świata

W dniach od 1 do 17 sierpnia br. odbywały się w miejscowości Leutkirch (NRF) VII Spadochronowe Mistrzostwa Świata, w których uczestniczyli również nasi skoczkowie. Ogółem rozegrano cztery konkurencje:

W pierwszej — z wysokości 1 000 m — czterech skoczków uzyskało pierwsze miejsce (Kozakow — ZSRR, Indra — CSRS, Lorber — Austria, Fortenberry — USA). Najlepszy z Polaków E. Ligocki uplasował się na 10 miejscu. Z kobiet najlepsza była Taylor (USA). Drużynowo zwyciężyli skoczkowie USA przed ZSRR i Francją. Polacy zajęli 19 miejsce. **W drugiej** — z wysokości 1 500 m — pierwsze miejsce uzyskał skoczek Czechosłowacji Klima przed Fortenberrym (USA). Nasi zawodnicy zajęli dalsze miejsca. **W trzeciej** — z wysokości 1 000 m, w skoku grupowym — zwycięstwo odniosła drużyna Czechosłowacji (1 553,334 pkt.) przed ZSRR (1 553,178 pkt.), Bułgarią (1 550,189 pkt.) i USA (1 550,172 pkt.). Polska zajęła 13 miejsce (1 482,643 pkt.). **W czwartej** — z wysokości 2 000 m, akrobacja — zwyciężyli: Tkaczenko (ZSRR) i w klasyfikacji kobiecej — Taylor (USA).

Spadochronowym mistrzem świata został 26-letni reprezentant USA Dick Fortenberry (1 294,123 pkt.), przed Klimą (CSRS) 1 292,882 pkt. i Arrasusem (Francja) 1 286,114 pkt., 3. Brydon (USA) 1 282,613 pkt., 5. Tkaczenko (ZSRR) 1 280,367 pkt., 6. Kazakow (ZSRR) 1 280,818 pkt. Drużynowo zwyciężyła drużyna CSRS — 6 662,778 pkt., przed ZSRR 6 647,605 pkt. i USA — 6 645,911 pkt.

Spadochronową mistrzynią świata została 22-letnia Kee Taylor (USA) 881,774 pkt., przed Wojnową (ZSRR) 873,941 pkt. i Bera (Francja) 868,5 pkt. Drużynowo zwyciężyły spadochroniarki USA (3 764,5 pkt.), przed NRD 3 727,9 pkt.) i ZSRR (3 721,8 pkt.). Zawodnicy polscy zajęli dalsze miejsca.

JEŻOWSKIE ZAWODY „SKRZYDLATEJ" OTWARTE

W dniu 16 sierpnia, bezpośrednio po otwarciu IV Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski" piloci rozegrali I konkurencję — trójkąt 112 km: Jeżów — Strupice — Strzegom — Jeżów. Na starcie stanęło 20 polskich pilotów z 10 aeroklubów oraz węgierski pilot z Budapesztu.

Pierwsze miejsce w tej konkurencji zajął Andrzej Dziurzyński z Bielska, uzyskując prędkość 53 km/h, drugi był Tadeusz Supryn z Bielska — 43 km/h, trzeci — Witold Bródka z Jeleniej Góry — 42 km/h.

W dniu 18 sierpnia odbyła się II konkurencja — przelot po trasie łamanej Jeżów — Miłoszów — Świebodzice — Jeżów długości 156 km. Najlepsze odległości osiągnęli: 1. Zbigniew Luranc (Gdańsk) — 88 km, 2. Adam Barycza (Toruń) — 81 km, 3. Czesław Staniewicz (Szczecin) — 74 km. (pom)

Wyniki eliminacji do Spadochronowyh Mistrzostw Polski

Komisja sędziowska Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" otrzymała do dnia 18 sierpnia br. zgłoszenia 54 skoczków, którzy przystąpili do zawodów i do 15 sierpnia br. rozegrali 163 konkurencje. Zgodnie z regulaminem VII Całorocznych Zawodów Spadochronowych i IX Spadochronowych Mistrzostw Polski — do mistrzostw zakwalifikowało się 23 skoczków:

1.	Janusz Wadlewski, Łódź	— 352,60 pkt.
2.	Roman Wojak, Toruń	— 345,00 „
3.	Sylwester Jakubowski, Inowrocław	— 341,85 „
4.	Jerzy Dudek, Krosno	— 340,55 „
5.	Krzysztof Gonera, Łódź	— 331,70 „
6.	Jan Stryjak, Zielona Góra	— 331,10 „
7.	Józef Stelmaszczyk, Krosno	— 329,45 „
8.	Adam Kasza, Zielona Góra	— 327,75 „
9.	Zbigniew Frankowski, Poznań	— 326,95 „
10.	Edward Kulesza, Katowice	— 326,50 „
11.	Wojciech Przybyłowicz, Poznań	— 323,75 „
12.	Wojciech Soleżyński, Wrocław	— 321,95 „
13.	Edmund Janowski, Toruń	— 319,50 „
14.	Andrzej Kiryluk, Gdańsk	— 317,81 „
15.	Ryszard Adach, Lublin	— 316,48 „
16.	Andrzej Warkiewicz, Częstochowa	— 315,25 „
17.	Jan Wrodarczyk, Katowice	— 313,85 „
18.	Marian Sylwańczyk, Gdańsk	— 312,40 „
19.	Marcin Jaxa-Rożen, Wrocław	— 311,10 „
20.	Andrzej Kowalski, Bydgoszcz	— 309,00 „
21.	Ludwik Piasecki, Bydgoszcz	— 307,50 „
22.	Tadeusz Frołow, Gdańsk	— 306,75 „
23.	Stefan Grabski, Gdańsk	— 304,20 „

Również szereg skoczków uzyskało prawo startu w mistrzostwach juniorów. Ze względu jednak na brak adnotacji aeroklubów o wieku tych skoczków, nie podajemy pełnej listy juniorów. Zawiadomienie o zakwalifikowaniu do startu w mistrzostwach seniorów i juniorów przekaże zainteresowanym klubom wydział spadochronowy Aeroklubu PRL. Pełną listę uczestników CZSpad opublikujemy w jednym z najbliższych numerów.

Marszałek Wierszynin o współczesnym lotnictwie ZSRR

Główny marszałek lotnictwa ZSRR, wiceminister obrony i naczelny dowódca radzieckich sił powietrznych K. Wierszynin udzielił 17 sierpnia br. wywiadu Agencji TASS z okazji Dnia Lotnictwa, obchodzonego w ZSRR 18 sierpnia.

Wierszynin oświadczył m. in., że główną siłą uderzeniową radzieckich sił powietrznych są samoloty wyposażone w rakiety. Samoloty te — jeśli nieprzyjaciel rozpęta wojnę — mogą razić jego obiekty lądowe i morskie ze znacznej odległości, nie wchodząc w strefę ognia środków obrony przeciwlotniczej przeciwnika. Potężny ładunek jądrowy superszybkiej rakiety oraz doskonałe systemy naprowadzania na cel gwarantują skuteczność uderzenia.

— Lotnictwo dalekiego zasięgu — powiedział Wierszynin — operując na wszelkich teatrach działań wojennych: lądowych, morskich i oceanicznych razem z wojskami rakietowymi, lotnictwem morskim wyposażonym w rakiety oraz lotnictwem zwalczającym okręty podwodne, może niszczyć ważne obiekty naziemne, uderzeniowe zespoły lotniskowców, okręty podwodne wyposażone w rakiety oraz inne ruchome obiekty nieprzyjaciela.

Odrzutowe myśliwce przechwytujące, które są kilkakrotnie szybsze od dźwięku i mają pułap praktycznie przekraczający znacznie 20 kilometrów, we współdziałaniu z rakietową artylerią przeciwlotniczą mogą skutecznie osłaniać nasze wojska i terytorium kraju przed atakiem z powietrza.

Kierowane rakiety klasy powietrze-powietrze oraz zastosowanie zautomatyzowanych systemów kierowania zapewniają obecnie pomyślne przechwycenie i zniszczenie celu powietrznego już za pierwszym atakiem, bez względu na pogodę i na każdej wysokości.

Nowoczesne naddźwiękowe odrzutowce myśliwsko-bombowe bardzo korzystnie łączą w sobie najlepsze zalety myśliwca i samolotu szturmowego. Mogą one z powodzeniem razić nie tylko cele naziemne, lecz także powietrzne.

Wierszynin powiedział, że konstruktorzy lotniczy wszystkich przodujących krajów pracują obecnie nad stworzeniem samolotów, które mogą startować i lądować pionowo.

Odpowiadając na pytanie dotyczące perspektywy rozwoju lotnictwa, marszałek oświadczył: Wiadomo, że najnowsze samoloty mogą latać na razie z prędkością rzędu 3 tys. kilometrów na godzinę, podczas gdy sztuczne satelity Ziemi mają prędkość rzędu 28 tys. kilometrów na godzinę. Uważa się obecnie, że możliwe technicznie jest zbudowanie samolotu, który łączyłby w sobie zalety samolotu i statku kosmicznego, tj. który mógłby latać zarówno w atmosferze ziemskiej jak i w Kosmosie i który po wylądowaniu na lotnisku nadawałby się do ponownego użycia. Nad rozwiązaniem tego problemu pracuje nie bez powodzenia przodująca myśl naukowa i techniczna; nasze pokolenie na pewno będzie świadkiem lotu takiego statku powietrzno-kosmicznego.

Z ZAGRANICY

Szybownictwo

✱ **W szybowcowych mistrzostwach Francji**, jakie odbyły się w Angers, zwyciężył F. Henry na szybowcu „Edelweiss" — 4 630 pkt. Drugi był Niemiec — Gross, na szybowcu Ka—6 (4 583 pkt), trzeci J. Lacheny na „Foce" (4 526 pkt). Na „Fokach" startowali jeszcze: Wuillai (15 miejsce) i Szwajcar Rigazio (28 miejsce). Rozegrano 5 konkurencji: docel—powrót 156 km (zwyciężył Austriak Weiss), trójkąt 207 km (zwyciężył Henry), trójkąt 313 km (zwyciężył Lacheny), trójkąt 156 km (zwyciężył Szwajcar Hachler) i podwójny docel—powrót 190 km (zwyciężył Niemiec Gross). O zaciętości walki świadczyć mogą małe różnice w punktacji ostatecznej zawodników.

Komunikacja i transport

✱ **W lipcu** br. odbyła się w Montrealu konferencja kierowników personelu latającego oraz działów szkolenia linii lotniczych zrzeszonych w Międzynarodowej Organizacji Przewoźników Powietrznych (IATA). Uczestniczyło w niej 130 delegatów, reprezentujących 44 linie lotnicze z 30 państw. Tematem narady były środki zaradcze przeciwko dającemu się ostatnio zauważyć niedoborowi lotników komunikacyjnych, który nastąpił w związku z przechodzeniem na emeryturę kadr wyszkolonych jeszcze podczas wojny.

Astronautyka

✱ **Z przylądka** Kennedy wystrzelono trzy sztuczne satelity przeznaczone do wykrywania eksplozji nuklearnych. Satelity wystrzelono przy użyciu rakiety „Atlas - Agena", w ramach prac nad stworzeniem systemu wykrywania wybuchów nuklearnych. Trzy zasobniki, z których dwa ważą po 234 kg, weszły na orbitę w kilka minut po starcie rakiety. Podobne dwa satelity wystrzelono w USA w ub. roku. Krążą one dotychczas wokół Ziemi.

✱ **Rakieta** o napędzie jonowym „Sert—1" wystrzelona została 20.VII. br. do lotu podorbitalnego z ośrodka doświadczalnego NASA w Wallops Island (stan Wirginia). W rakiecie jonowej masę odrzutową stanowią jony rozpędzone do ogromnych prędkości pod działaniem pola elektrycznego.

✱ **W ośrodku** treningowym astronautów amerykańskich w Houston (stan Teksas) zakomunikowano, że kosmonauci James A. McDivit i Edward H. White stanowić będą załogę, która dokona drugiego lotu na wiosnę przyszłego roku w ramach programu „Gemini". W dwuosobowej kabinie przebywać oni mają na orbicie okołoziemskiej cztery dni. Pierwszy lot w ramach tego programu, z udziałem Grissoma oraz Younga, ma się odbyć pod koniec bieżącego bądź na początku przyszłego roku. Po dokonaniu trzech okrążeń Ziemi w czasie 4,5 godziny wodować oni będą na Oceanie Atlantyckim w pobliżu Bermudów.

✱ **30 lipca br.** dokonano w ZSRR kolejnego wystrzelenia sztucznego satelity Ziemi — „Kosmos 36". Sputnik wprowadzony został na orbitę o parametrach: początkowy czas obiegu Ziemi — 91,9 min: maksymalna odległość od powierzchni Ziemi (apogeum) — 503 km; odległość minimalna (perigeum) — 250 km; kąt nachylenia orbity do płaszczyzny równika — 49 stopni. Oprócz aparatury naukowej na satelicie znajdują się: system radiowy do precyzyjnych pomiarów elementów orbity oraz system radiotelemetryczny do przekazywania na Ziemię danych dotyczących działania przyrządów i aparatury naukowej.



POLSKA Z LOTU PTAKA

RZESZÓW. Z prowincjonalnego małego miasteczka — urósł do rangi miasta wojewódzkiego. Dziś trudno już poznać to miasto, nowe, pięknie zaprojektowane dzielnice i pierwsze „drapacze" zmieniły całkowicie oblicze dzisiejszej stolicy województwa. Na zdjęciu powyżej — widok Placu Zwycięstwa z lotu ptaka.
Foto: Jerzy Jawczak

ROZMAWIAMY

Z REKORDZISTĄ ŚWIATA, GŁÓWNYM TRENEREM KADRY SZYBOWCOWEJ ZSRR PAWŁEM ANTONOWEM



Mistrz Sportu Paweł Antonow ma 41 lat. Zaczął latać w 1938 r. w moskiewskim szybowcowym klubie sportowym „Czajka". W 1942 r. ukończył kaczeńską oficerską szkołę lotniczą, po czym latał na froncie jako pilot myśliwski. Walczył m. in nad Polską, Czechosłowacją i Niemcami. Zestrzelił 19 faszystowskich samolotów. W wojsku służył także po zakończeniu wojny, latając m. in. dalej na samolotach myśliwskich, aż po odrzutowego MiG-a.

Po przejściu do rezerwy w stopniu pułkownika pracuje czynnie w lotnictwie sportowym, a w ostatnich latach szczególnie poświęca się szybownictwu. Oprócz wszystkich radzieckich typów szybowców, latał także na polskich — „Foce" i „Zefirze" oraz czeskich — „Demancie", „Spartaku" i „Blaniku". Ten ostatni typ szybowca polubił najbardziej. Na nim też ustanowił 24 kwietnia br. (z pasażerem pil. instr. Walerym Opłaczko) rekord międzynarodowy w przelocie docelowym w kategorii szybowców dwumiejscowych — 690 km.

Korzystając ze spotkania we Vrchlabi, dokąd Antonow przybył jako kierownik ekipy radzieckiej na międzynarodowe mistrzostwa szybowcowe Czechosłowacji, poprosiliśmy rekordzistę o chwilę rozmowy na temat ustanowionego w kwietniu br. rekordu.

— O ustanowieniu rekordu międzynarodowego w przelocie docelowym na „Blaniku" myślałem już od dawna — rozpoczął Antonow swą krótką relację. — Pierwszą próbę podjąłem w maju zeszłego roku, jednakże nie udało się. Toteż ze szczególną energią przygotowywałem się do tego przelotu w tym roku. W przeddzień przeszedł nad Ukrainą front chłodny, zwiastun dobrych warunków atmosferycznych dla przelotów w dniu następnym. Poczyniłem ostatnie przygotowania, postanawiając podjąć próbę przelotu docelowego z Dniepropietrowska do Wołgogradu.

Wystartowałem o godzinie 10.00 czasu moskiewskiego, kiedy niebo było zupełnie czyste, a tylko gdzieniegdzie na horyzoncie zaczęły się pojawiać pierwsze białe obłoki chmur. Po wyczepieniu się z holu na wysokości 900 m, nie czekałem długo nad lotniskiem. Dość szybko zaczął się formować szlak cumulusów w kierunku mego przelotu. O 10.13 odmeldowałem swe odejście na trasę. Warunki były coraz lepsze, noszenia rzędu 2—2,5 m/sek.; z wiatrem do 50—60 km/h pokonywałem na „Blaniku" szybko wyznaczoną sobie trasę. Jednakże około 12.00, w rejonie Donbasu, warunki znacznie się pogorszyły, cumulusowy szlak się skończył, a noszenia spadły do 0,5 m/sek. Musiałem teraz około 50 km lecieć bardzo ostrożnie, straciłem przy tym sporo czasu, prawie około 2 godzin. Potem jednak spotkałem szlak pięknie rozbudowanych cumulusów o noszeniach rzędu 2—3 m/sek. Nie musiałem wcale krążyć, a odcinek ponad 150 km przeleciałem w niecałą godzinę. Na około 120—150 km przed Wołgogradem wyskoczyłem niespodziewanie na zupełnie bezchmurne niebo; wznoszeń nie mogłem nigdzie znaleźć. Straciłem sporo wysokości — do 400 m. Wróciłem się więc z powrotem pod wiatr ok. 50 km, gdzie cierpliwie zaczekałem około godziny na lepsze warunki, mając na wariometrze zaledwie 0,5 m/sek. Jakoż i doczekałem się na nowy szlak chmur kłębiastych, które do mnie doszły. Wykręciłem wysokość 2 000 m, przeleciałem Don i znalazłem bardzo dobre warunki termiczne. Teraz już szybko doleciałem do Wołgogradu, mając nad miastem jeszcze 1 700 m wysokości. O godzinie 17.55 lądowałem na lotnisku, kończąc tym rekordowy przelot. Leciałem w sumie 7 godzin i 42 minuty. Warunki były jeszcze tak dobre, że mogłem z powodzeniem lecieć dalej, co najmniej ze 150 km.

Muszę tu jeszcze dodać, że na niektórych odcinkach trasy leciałem z prędkością do 190 km/h, a noszenia dochodziły do 5—6 m/sek. „Blanik" to bardzo dobry szybowiec i myślę, że w odpowiednich warunkach można zrobić na nim śmiało przelot docelowy 800 km.

Paweł Antonow ma na swym koncie jeszcze dwa rekordy republikańskie Federacji Rosyjskiej, ustanowione również na „Blaniku": przelot otwarty — 560 km i prędkość po trasie trójkąta 100 km — 68 km/h. Dotychczas wylatał 3,5 tysiąca godzin, w tym 3 tysiące na samolotach. Od paru miesięcy pełni w Centralnym Komitecie DOSAAF w Moskwie funkcję głównego trenera kadry szybowcowej ZSRR.

J. R. Kon.

NA NOWY ROK SZKOLNY



NOWI ENTUZJAŚCI LOTNICTWA

Czterdziestu ośmiu młodych entuzjastów lotnictwa przez blisko dwa tygodnie przebywało na Obozie Organizatorów Pracy Lotniczej. Taki właśnie obóz przeprowadził w lipcu bieżącego roku na swoim terenie Aeroklub Wrocławski wspólnie z Komitetem Wojewódzkim Związku Młodzieży Socjalistycznej.

Obóz Organizatorów Pracy Lotniczej? Cóż to takiego.

Uważny czytelnik naszego tygodnika stwierdzi bez wahania, iż po raz pierwszy z podobną nazwą spotyka się na łamach „Skrzydlatej". Co prawda w zeszłym roku odbywały się na terenie kraju kursy wiedzy lotniczej, ale kursy te należy uznać za nieśmiałe poczynania w tej dziedzinie. Były to próby nawiązania do organizowanych przed laty Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych.

Wrocławski Obóz Organizatorów Pracy Lotniczej ze względu na cel, z jakim został przeprowadzony, był pierwszym tego rodzaju zamierzeniem zrealizowanym przez aeroklub regionalny, zamierzeniem bardzo pożytecznym, a co najważniejsze potrzebnym. Na obóz przybyło czterdziestu ośmiu entuzjastów lotnictwa, którzy od nowego roku szkolnego pokierują pracą Kół Lotniczych, będą pomagać i rozszerzać ich działalność bądź założą nowe koła na terenie swoich środowisk szkolnych i zostaną ich przewodniczącymi. A więc obóz przewodniczących Kół Lotniczych? Tak i nie. Dlaczego?

Sprawować funkcję przewodniczącego Koła Lotniczego to za mało. Trzeba być organizatorem pracy lotniczej na terenie swojej szkoły, środowiska, na terenie swojego miasta. Trzeba być czynnym popularyzatorem idei lotnictwa, jego organizatorem i kierownikiem. Funkcja przewodniczącego koła lub jego pomocnika to pierwszy etap działalności organizatora pracy lotniczej, tego organizatora, który przebywał na obozie we Wrocławiu.

Jak doszło do obozu?

Kierownictwo Aeroklubu Wrocławskiego od dłuższego czasu zastanawiało się nad wzrostem aktywności Kół Lotniczych na swoim terenie, jak również nad zwiększeniem ich liczebności, szczególnie na terenie szkół średnich. W tym celu przeprowadzono rozmowy z przedstawicielami Komitetu Wojewódzkiego Związku Młodzieży Socjalistycznej, który dopomógł w zorganizowaniu obozu. Stąd też uczestnikami obozu wrocławskiego zostali członkowie ZMS — uczniowie szkół średnich interesujący się lotnictwem i chcący pracować społecznie w tej dziedzinie. Przybyli oni z następujących miejscowości: Dzierżoniowa, Kłodzka, Legnicy, Milicza, Nowej Rudy, Obornik Śląskich, Oleśnicy, Strzelina, Świdnicy, Sycowa, Trzebnicy i Ząbkowic Śląskich. Reprezentowany był również Wrocław, ze względu na siedzibę aeroklubu i wiele szkół średnich.

Obóz Organizatoórw Pracy Lotniczej przeprowadzono w dniach od 13 do 26 lipca 1964 r. Uczestników obozu podzielono na eskadry. Zakwaterowani byli na terenie Zakładu Dzieci Głuchych we Wrocławiu, gdzie również otrzymywali wyżywienie. Wykłady odbywały się bądź we wspomnianym zakładzie, bądź na lotnisku klubowym Mały Gądów. Program wykładów był bogaty i urozmaicony, a przedmioty atrakcyjne. Połączono je z możliwością obejrzenia omawianego tematu (na przykład samolotu, silnika, spadochronu, przyrządów pokładowych).

Oczywiście poza zajęciami, że tak powiem, fachowymi, miały miejsce zajęcia świetlicowe, przy czym poruszano zagadnienia społeczno-polityczne. W tym miejscu warto dodać, że uczestnicy obozu mieli okazję spotkać się z pilotami klubowymi, nauczyć się czterech piosenek lotniczych, jak również obejrzeć filmy o tematyce lotniczej. Część chłopców nie tańczyła, wobec czego postanowiono zorganizować dla nich naukę tańca.

Podczas krótkiego pobytu we Wrocławiu miałem okazję zapoznać się z codziennymi zajęciami obozu. Przeniesiony samolotem z Warszawy do stolicy Dolnego Śląska na kilka zaledwie godzin, znalazłem się wśród uśmiechniętych entuzjastów lotnictwa, którzy poświęcili dwa tygodnie swoich wakacji, aby dowiedzieć się czegoś nowego, aby z bliska nie tylko zobaczyć samolot czy szybowiec, ale także się przelecieć, czyli

Powyżej — grupa uczestników Obozu Organizatorów Pracy Lotniczej na lotnisku Mały Gądów we Wrocławiu. Poniżej — sympatyczne dziewczęta wniosły wiele uśmiechu i pogody w czasie trwania kursu.



zażyć podróży napowietrznej — jak to się mawiało za życia naszych prababek.

Jakie wyniosłem wrażenia z obozu?

Dobre i przyjemne. Do takiej bowiem, a nie innej opinii upoważniają mnie spostrzeżenia oraz rozmowy z uczestnikami obozu. Rozmowy nacechowane zainteresowaniem prawami lotniczymi, rozmowy zaangażowane, bezpośrednie. I właśnie te rozmowy, krótkie, proste zdania, były dla mnie miłą niespodzianką.

Zauważyłem, że są zdyscyplinowani, że dni spędzone na obozie wykorzystali dla nawiązania nici przyjaźni, że problematyka lotnictwa przybliżyła ich ku sobie, mimo że do tej pory się nie znali. Żyli się z sobą i kto wie, czy nie będą utrzymywali korespondencji. Może i duży wpływ na życie czterdziestoosobowej grupy organizatorów pracy lotniczej miał pobyt jedenastu dziewcząt, które podobnie jak i chłopcy żywo interesowały się zagadnieniami lotnictwa, jego rozwojem i popularyzacją. Dziewczęta właśnie dzięki taktowi i dobremu przykładowi wielokrotnie pomogły kierownictwu w punktualności, dyscyplinie, czystości, pilności, postępowaniu na co dzień oraz stworzeniu miłego i pogodnego nastroju.

Jak niewiele było trzeba, aby zorganizować obóz entuzjastów lotnictwa, którego uczestnicy staną się propagatorami idei latania. Inicjatywa cenna, godna naśladowania.

Po zakończonym wykładzie na lotnisku, uczestnicy obozu dyskutują przepisy lotnicze (zachowanie się na lotnisku).



Czy były osoby wyróżniające się na obozie wrocławskim?

Za rzetelny stosunek do nauki, za postawę społeczną i zdyscyplinowanie zasługują na wyróżnienie następujące osoby: **Witold Ziomek** — z Technikum Mechanicznego w Ząbkowicach, **Stanisław Złotogórski** — z Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu, **Marek Brej** — z Technikum Chłodniczego we Wrocławiu, **Stanisław Cach** — z Liceum Ogólnokształcącego w Dzierżoniowie, **Halina Pałczyńska** — z Technikum Gospodarczego we Wrocławiu, **Lucyna Garstka** — z Liceum Ogólnokształcącego nr 6 we Wrocławiu, **Krzysztof Chojcan** — z Lotniczych Zakładów Naukowych, jak również **Janusz Lesiewski** z Technikum Chłodniczego we Wrocławiu.

★

Wakacje mamy już za sobą. Zaczyna się nowy rok nauki. Dziesiątki tysięcy wypoczętych chłopców i dziewcząt podąży do szkół po wiedzę. Mury szkolne zapełnią się młodzieżą. Z każdym nowym rokiem młodzież otrzymuje coraz piękniejsze budynki szkoły - Tysiąclatki. Są one jasne, obszerne, budowane z myślą o wygodach naszych najmłodszych obywateli, wyposażone w nowoczesne pomoce naukowe. Szkoły-pałace lśniące od czystości nie tylko zachęcają do nauki, ale silnie przywiązują młodzież do szkoły.

W każdej szkole Koło Lotnicze — oto hasło dnia.

Czy jest to możliwe?

Na pewno! Wrocław zainicjował nową formę powstawania kół, myśląc jednocześnie o organizatorach pracy lotniczej na terenie szkół średnich.

Blisko pięćdziesiąt osób ukończyło Obóz Organizatorów Pracy Lotniczej. Przybył więc nowy zastęp entuzjastów lotnictwa, który pokieruje pracą popularyzatorską na Dolnym Śląsku.

I gdy nadeszły chwile odjazdu do miast rodzinnych, powiedziano sobie, iż wszyscy spotkają się za rok na zjeździe we Wrocławiu.

Do zobaczenia w przyszłym roku na zjeździe, który na pewno będzie miejscem interesującej wymiany doświadczeń zdobytych w nadchodzącym roku szkolnym. **(m)**



Komendant obozu — wiceprezes Aeroklubu Wrocławskiego inż. Antoni Chojcan w otoczeniu wyróżniających się uczestników kursu. Poniżej — dyskusja trwa. Foto: TM (5)



KRÓTKI PRZEBIEG OBOZU

Dla wymiany doświadczeń między aeroklubami regionalnymi w przeprowadzaniu Obozów Organizatorów Pracy Lotniczej podajemy w skrócie rozkład zajęć obozu wrocławskiego:

13 lipca — organizacja obozu i otwarcie (otwarcie, omówienie programu, regulaminów, spraw porządkowych);

14 lipca — przepisy lotnicze, wycieczka na lotnisko (zaznajomienie się z urządzeniem lotniska), aerodynamika, płatowce, silniki, zajęcia świetlicowe;

15 lipca — silniki, płatowce, aerodynamika, obsługa sprzętu;

16 lipca — Aeroklub PRL (zarys historii, statut), Aeroklub Wrocławski (zarys historii, osiągnięcia, ludzie klubu), wyciągarki, spadochrony, medycyna, meteorologia, rozwój Dolnego Śląska (zarys najnowszej historii Dolnego Śląska, Dolny Śląsk w latach 1965—1970), zajęcia świetlicowe;

17 lipca — zagadnienia polityczne (IV Zjazd PZPR), historia lotnictwa, mechanika lotu, przyrządy lotnicze, przepisy lotnicze, zajęcia świetlicowe;

18 lipca — mechanika lotu, nawigacja, meteorologia, wydawnictwa lotnicze (prasa lotnicza, książki i materiały pomocnicze), formy pracy koła lotniczego, zajęcia świetlicowe;

19 lipca — nawigacja (radionawigacja i astronawigacja), lotniska, koła lotnicze, sporty lotnicze, wykonywanie materiałów propagandowych, zajęcia świetlicowe;

20 lipca — praca społeczna dla ośrodka, technika rakietowa, zastosowanie lotnictwa, materiały propagujące lotnictwo, zajęcia świetlicowe;

21 lipca — loty samolotowe, modelarstwo lotnicze, zajęcia prowadzone przez uczestników obozu, wieczornica z okazji 22 lipca;

22 lipca — wycieczka do Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych (zwiedzenie sal, urządzeń, pomocy naukowych itp.), zajęcia świetlicowe;

23 lipca — loty szybowcem, modelarstwo lotnicze, zajęcia świetlicowe;

24 lipca — powtórzenie całości materiału, modelarstwo lotnicze, zajęcia świetlicowe;

25 lipca — egzaminy z całości materiału, zajęcia świetlicowe;

26 lipca — zakończenie (podsumowanie, wręczenie zaświadczeń), wyjazd uczestników.

☆

Za pośrednictwem naszego tygodnika Aeroklub Wrocławski pragnie z tego miejsca złożyć serdeczne podziękowanie I sekretarzowi Komitetu Wojewódzkiego ZMS we Wrocławiu Jerzemu Rafajłowiczowi, sekretarzowi KW ZMS Stanisławowi Marcińcowi (zastępcy komendanta obozu z ramienia KW ZMS) Edmundowi Trzęsickiemu — za wszechstronną opiekę i pomoc w zorganizowaniu obozu. Natomiast dyrektorowi Zakładu Dzieci Głuchych Mieczysławowi Jadźwińskiemu, jak i jego zastępcy Jerzemu Lądkowskiemu również serdeczne podziękowanie — za udostępnienie pomieszczeń zakwaterowania, wyżywienia i innych spraw gospodarczych, za uprzejmy i bezinteresowny stosunek do obozu.

KIEROWNICTWO I WYKŁADOWCY: komendantem obozu był wiceprezes AWr inż. Antoni Chojcan, a gospodarzem kierownik propagandy AWr Halina Walkiewicz. Wykładowcy: inż. Antoni Chojcan, Zdzisław Majewski, Halina Walkiewicz, Marian Gorzelak, Ryszard Kuś, Zdzisław Pakielewicz, Herbert Majnusz, Stanisław Palider, Roman Tyczyński i Połeć.



Przed startem do drugiej konkurencji Opolskich Zawodów Szybowcowych — dwukrotnego prędkościowego trójkąta 100 km.

ZAWODY OPOLSKICH SZYBOWNIKÓW

Tegoroczne klubowe zawody szybowcowe o puchar przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu, jako już czwarte z kolei, rozegrano w dniach 24—31 maja br. na lotnisku klubowym.

Wyniki uzyskiwane na poprzednich zawodach, mniej lub bardziej godne podkreślenia, nie znalazły jednak odbicia w publikacji, toteż dość często, w innych zwłaszcza mocnych klubach posądzano Opole o brak latania w ogóle.

Kiedyś wylądowałem na lotnisku jednego z silnych aeroklubów, gdzie kolega poinformował mnie o przygotowaniach do zespołowego przelotu szybowników na „pięćsetkę", jak tylko warunki pozwolą na to po przejściu zapowiadanego frontu chłodnego.

Nie widziałem w tym nic nadzwyczajnego; takie same przygotowania robią nasi szybownicy, choć nie wszyscy tak daleko. Wiadomość ta wydawała się mojemu rozmówcy bardzo dziwna, bo stwierdził natychmiast: co, wy też latacie?

Początkowo miałem zamiar wytłumaczyć, że jednak wylatanych rocznie 1400 godzin na szybowcach, jak na młody klub, nie jest tak mało, że parę diamentów też mamy, i złote są, a to wszystko wypracowane na naszym lotnisku. Mało jest jeszcze przelotów, ale tych 6500 km, w tym większość zamkniętych, zawsze rocznie jest. Zaniechałem jednak perswazji. Pocieszyłem się tylko myślą, że z roku na rok jest coraz lepiej. Kiedy na kilka dni przed zawodami piloci nasi ostro trenowali, wiadomo było już, iż trudno będzie utrzymać puchar ubiegłorocznemu zwycięzcy — dr Andrzejowi Witkowskiemu.

W ogóle trening napawał optymizmem zwłaszcza wtedy, kiedy pilot Witkowski uzyskał na dzień przed imprezą dobry wynik — 86 km/ha na trójkącie 100, a inni piloci prędkości w granicach 60—65 km/h.

Po oficjalnym otwarciu zawodów przez wiceprezesa klubu Wasiluka, 24 maja ogłoszono małą konkurencję: trójkąt 100. O 10,20 następują pierwsze starty. Wszyscy się spieszą, chcą tę trasę oblecieć przynajmniej dwu-, a nawet trzykrotnie.

Po wynikach uzyskanych podczas treningu należało się spodziewać pierwszych szybowców po półtorej godzinie. Zapowiadane warunki atmosferyczne sprawdziły się: 2—4/8 Cu podstawa 1800—2000 m, wiatr 1—3 m/sek zmienny, wielkość wznoszeń 2—3 m/sek. Mimo dobrych warunków należało się liczyć z ostrożnością pilotów; przecież to już zawody, a nieukończenie konkurencji zaprzepaszcza dobrą lokatę. Przypuszczenia były słuszne: słabsi piloci lecieli ostrożnie, a ponieważ meldowali się jako pierwsi, trzeba było czekać na nich około dwóch godzin. Wreszcie taśmę przecinają „pewniacy". Sprawdzamy: Mucha Standard, czas 1 h 42 min — to dr Witkowski. Jest i Jaskółka (jako jedyna) — inż. Kujawskiego czas znacznie słabszy: 1 h 52 min. Jedni zaraz po zameldowaniu się wykręcają wysokość i meldują swoje powtórne odejście na trasę, inni lądują i zaraz ponownie startują. Wszyscy się spieszą, chcą wykorzystać warunki do maksimum.

Miłą niespodziankę sprawił Waldemar Siwy, startujący na Musze—100 (szybowce losowano): jego czas w pierwszym oblocie i drugim oblocie trasy: 1 h 36 min. Czekamy teraz na resztę i na tych, którzy polecieli po raz drugi. Poziom bardzo wyrównany. Siedmiu pilotów obleciało trasę dwukrotnie.

Następnego dnia komunikat zapowiadał słabą termikę wypracowaną, ale nadciągająca górą „blacha" cirrostratusa świadczyła wyraźnie, że z konkurencji nic nie będzie. Potwierdziły to sondy.

Organizatorzy planowali jakiś większy docel-powrót, tak aby dał diamenty tym, co ich nie posiadają, no i do m. Bitnera trochę punktów.

Trzeci dzień imprezy okazał się mało łaskawy zasięgiem termiki, postanowiono więc rozegrać 2 x trójkąt 100. Konkurencja, jak wiadomo, niełatwa — wymaga dobrej taktyki.

I znowu świsty nad taśmą i odejścia na trasę, ale tym razem wszyscy się spieszą, bo górą zaczyna „kitować". Obawy były słuszne, warunki szybko się kończą. Trójkąt zdołało raz oblecieć 8 zawodników, a do mety doleciała tylko Jaskółka Aleksandra Kujawskiego. Konkurencję uznano jako odległościową. Mamy jeszcze przed sobą (oby lotne!) cztery dni. Nadal czekamy na pogodę godną zamkniętej trasy. Ale nic z tego, jeżeli chcemy wykorzystać te warunki, które panują, trzeba się nawet spieszyć na trójkącie 100, a więc jeszcze raz ta konkurencja. Trasę wszyscy już dobrze znają, a piloci, którzy na niej siadali, wspominają o „znajomościach".

I tym razem obawy i przewidywania sprawdziły się. Nikt tej choć tak krótkiej trasy nie obleciał. Przyczyna była prosta: na drugim punkcie zwrotnym burza zmusiła prawie wszystkich do siadania. Na punktach mamy dobre lądowiska, aż 5 pilotów znalazło tam schronienie. Byli nawet tacy, którzy proponowali przeniesienie agend imprezy gdzie indziej i stamtąd rozegrać konkurencję.

Konkurencję trzeba było jednak zaliczyć jako odległościową, ponieważ większość uzyskała wymagane minimum odległości — 50 km. Po tej konkurencji również istotnych zmian w punktacji nie zanotowano. Pilot Siwy nie brał udziału w tej konkurencji ze względu na ważne egzaminy na uczelni.

Piąty dzień zawodów przyniósł nam czwartą konkurencję — przelot prędkościowy docelowo-powrotny Opole — Wrocław — Opole, długości 158 km. Komunikat i tym razem zapowiada około południa burze. Piloci spieszą się z odejściem na trasę, ale nie na wiele się to zda. Zaledwie dwóch dokonuje sztuki powrotu: pil. pil. Kujawski i Poleszczuk. Reszta w drodze powrotnej, odcięta burzą, siada 8—12 km przed lotniskiem, a nawet 2 km, jak pilot Siwy.

Nadal organizatorzy i zawodnicy mają ambicję rozegrać przynajmniej jeszcze jedną konkurencję. Pogoda w tym układzie meteorologicznym wyraźnie „siada" (obejmuje nas niż), więc w sobotę — w szóstym dniu zawodów rozegrano ponownie trójkąt 100. Piloci grają już nerwami, a przy tym są zmęczeni. Pilot Kujawski leci bardzo ostrożnie, a mimo to jest drugim w tym dniu, co przynosi mu ostatecznie zwycięstwo.

Cóż, ktoś powie, zawody jak zawody, ale te zawody dały poza wspaniałą sportową walką niezłe, jak na nasze możliwości sprzętowe, wyniki. Ogółem przeleciano 6430 km, w tym, co jest godne podkreślenia, 4487 km po trasach zamkniętych. Wylatano 300 godzin w czasie imprezy, co daje średnio 30 ha na pilota. Piloci latają coraz szybciej, co potwierdza uzyskanie przez pil. Witkowskiego w jednej tylko konkurencji 4500 punktów w m. Bitnera. Innych siedmiu pilotów w tym memoriale uzyskało od 1100—3000 punktów. Nie uzyskano wprawdzie żadnego większego przelotu, ale nie pozwoliły na to w naszym rejonie warunki.

Mówiąc o wynikach, należy wspomnieć o tych, którzy „po cichu" przyczyniali się do ich uzyskania — o kadrze technicznej i pilotach holujących. Sprzęt zawsze był gotowy, a holownicy zawsze na kolację pechowiczów pościągali. Komisja w osobach kol. kol. Andrzeja Stalisia, Roberta Chudego i Henryka Szwanke wykazała się dużą sprawnością i pełną poświęcenia pracą, zwłaszcza na punktach kontrolnych.

Spodziewaliśmy się uzyskać na tych zawodach kilka warunków do odznak, ale i te uzyskane wyniki, szczególnie to, że lata się już dużo i coraz szybciej, zdają się być zadowalające.

PAWEŁ WOŹNIAK

OPOLSKIE ZAWODY SZYBOWNIKÓW

Miejsce	Imię i nazwisko	Szybowiec	Konkurencja: t. 100 m.	p.	2xt. 100 m.	p.	t. 100 m.	p.	docel-powr. m.	p.	t. 100 m.	p.	Suma punktów
1.	Aleksander Kujawski	Jaskółka	5	7	1	12	4—5	9	2	10	2	9	47
2.	Włodzimierz Poleszczuk	Mucha-S	3	9	2	10	6—8	8	1	12	5	6	45
3.	Waldemar Siwy	Mucha 100A	1	12	7	6	0	0	3	9	1	11	38
4—5.	Andrzej Witkowski	Mucha-S	2	10	4—5	8	6—8	8	4	8	0	0	34
4—5.	Zbigniew Hoffmann	Mucha-S	6	6	4—5	8	1	12	10	3	6	5	34
6.	Józef Kołaczyński	Mucha-S	4	8	3	9	6—8	8	5	6	9	2	33
7.	Ryszard Herba	Mucha 100A	9	3	8	5	2—3	10	7—8	5	3	8	31
8.	Ryszard Rutkowski	Mucha 100A	10	2	6	7	2—3	10	7—8	5	7	4	28
9.	Józef Krzywda	Mucha-S	8	4	10	3	4—5	9	9	4	4	7	27
10.	Józef Makieta	Mucha 100	7	5	9	4	9	7	6	7	8	3	26

m. — miejsce; p. — punkty



Zwycięzca Opolskich Zawodów Szybowcowych — Aleksander Kujawski.

PRZED 20 LATY

LOTNICY WOJSKOWI PIONIERAMI KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ

Do końca sierpnia 1944 roku, to jest do ustabilizowania frontu na linii Dunajca, Wisły i Narwi, Armia Radziecka wyzwoliła już znaczne tereny Polski: całe województwo lubelskie, prawie całe białostockie i rzeszowskie, część warszawskiego.

Organizowanie młodej państwowości polskiej napotykało trudności z powodu przeszkód natury komunikacyjnej. Szosy i drogi były w dużym stopniu zdewastowane, częstokroć zagrożone przez bandy, tabor samochodowy PKWN był bardzo nieliczny. W tych warunkach ogromnego znaczenia nabierała komunikacja powietrzna. Ponieważ jednak ustępujący okupant zniszczył prawie wszystkie naziemne lotniska, do zadań tych można było użyć tylko lekkie samoloty. Wybór padł oczywiście na niezawodne Po-2.

Przy wydatnej pomocy Armii Radzieckiej przystąpiono więc do organizowania tuż za linią frontu pierwszej w oswobodzonej Polsce sieci regularnych połączeń lotniczych. Obsługiwały je samoloty i personel wojskowy. Komunikacja ta zapewniała połączenie poszczególnych ważniejszych ośrodków z centrum życia politycznego i administracyjnego, jakim był wówczas Lublin. Jedna z linii prowadziła stąd do Białegostoku, druga — do Rzeszowa i Przemyśla.

Do końca 1944 roku „Pociaki" wykonały 1.039 lotów o łącznej długości 316.735 kilometrów, przewożąc 4.811 osób oraz 73 tony przesyłek, głównie poczty.

Szybkie postępy rozpoczętej w styczniu 1945 roku wielkiej ofensywy, w wyniku której wojska radzieckie stanęły nad Odrą, zaś północny front rozciągał się wzdłuż wybrzeża Bałtyku — stworzyły konieczność zorganizowania szybkiej komunikacji z oswobodzonymi teraz terenami kraju. Dlatego też uchwałą Rady Ministrów R. P. z dnia 16 marca powołano do życia Cywilną Flotę Powietrzną.

Naczelny Dowódca Wojska Polskiego polecił w związku z tym Dowódcy Lotnictwa zorganizowanie Oddziału Lotnictwa Cywilnego oraz zalecił przygotowanie do potrzeb komunikacji powietrznej lotnisk w Warszawie, Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Kielcach, Lublinie, Łodzi, Olsztynie, Poznaniu, Rzeszowie i Wrocławiu, jak również zapewnienie im odpowiedniej obsługi naziemnej.

Po przydzieleniu do tego celu 2 samolotów Li-2 wraz z załogami można było z końcem marca uruchomić pierwsze linie. W poniedziałki środy i piątki samoloty kursowały na trasie Warszawa — Łódź — Kraków — Rzeszów — Lublin — Warszawa, natomiast w czwartki i soboty — w odwrotnym kierunku.

Położono równocześnie podstawy pod dalszy rozwój komunikacji powietrznej. W tym celu 26 marca przebazowano do Warszawy z ZSRR 18 pułk lotniczy, sformowany tam na bazie radzieckiego 46 zapasowego pułku lotniczego.

Można było teraz przystąpić do reorganizacji posiadanych sił. Z dniem 3 kwietnia sformowano 7 samodzielną transportową eskadrę lotnictwa cywilnego, wyposażoną w 10 samolotów Li-2. Bazą jej było lotnisko Okęcie. Wkrótce potem powstała 8 samodzielna eskadra, która po wyposażeniu jej w 10 samolotów Po-2, przydzielonych przez Sztab Generalny W. P., zaczęła działalność na lotnisku Mokotowskim. Dla usprawnienia obsługi naziemnej zorganizowano dwa bataliony inżynieryjno-lotniskowe oraz jednostkę pod nazwą „19 stałych warsztatów remontowych".

Od 5 kwietnia samoloty te zaczęły regularne loty na linii Warszawa — Łódź — Poznań — Katowice — Łódź — Warszawa, a od 8 kwietnia — na linii Warszawa — Olsztyn — Gdańsk — Bydgoszcz. Z dniem 1 maja samoloty połączyły Warszawę z Krakowem, a w 6 dni później do sieci włączone zostały Kielce.

Ponieważ jednak powołane do życia dekretem Rządu Tymczasowego z dn. 6 marca 1945 r. przedsiębiorstwo państwowe Polskie Linie Lotnicze LOT zaczęło tworzyć na terenie kraju swe oddziały, przygotowywać zaplecze techniczne oraz urządzenia naziemne, a przede wszystkim gromadzić personel — 6 grudnia 1945 roku zapadła decyzja Rady Ministrów w sprawie likwidacji Oddziału Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Wojsk Lotniczych oraz co do przekazania całości spraw związanych z komunikacją lotniczą w Polsce — LOT-owi.

Z dniem 15 grudnia 20 samolotów 7 i 8 eskadry weszło w skład PLL LOT, podobnie jak niezbędne środki łączności radiowej i przewodowej, specjalne samochody oraz wyposażenie techniczne. Dla zabezpieczenia ciągłości pracy w powietrzu oraz dla szkolenia i treningu personelu latającego pozostała u nas do 1 kwietnia 1946 roku grupa 35 radzieckich instruktorów.

W 1945 roku samoloty Oddziału Lotnictwa Cywilnego wykonały 1555 lotów na trasie 399.000 kilometrów, przewożąc 25.845 pasażerów i 389 ton przesyłek. Długość regularnych połączeń wynosiła pod koniec roku 2.527 kilometrów.

Braterska pomoc Związku Radzieckiego w ludziach, sprzęcie i wyposażeniu miała więc nieocenione znaczenie w tym pionierskim okresie odbudowy i leżała u podstaw przyszłego rozwoju komunikacji powietrznej w naszym kraju.

R. S.



PODUSZKOWIEC SMT

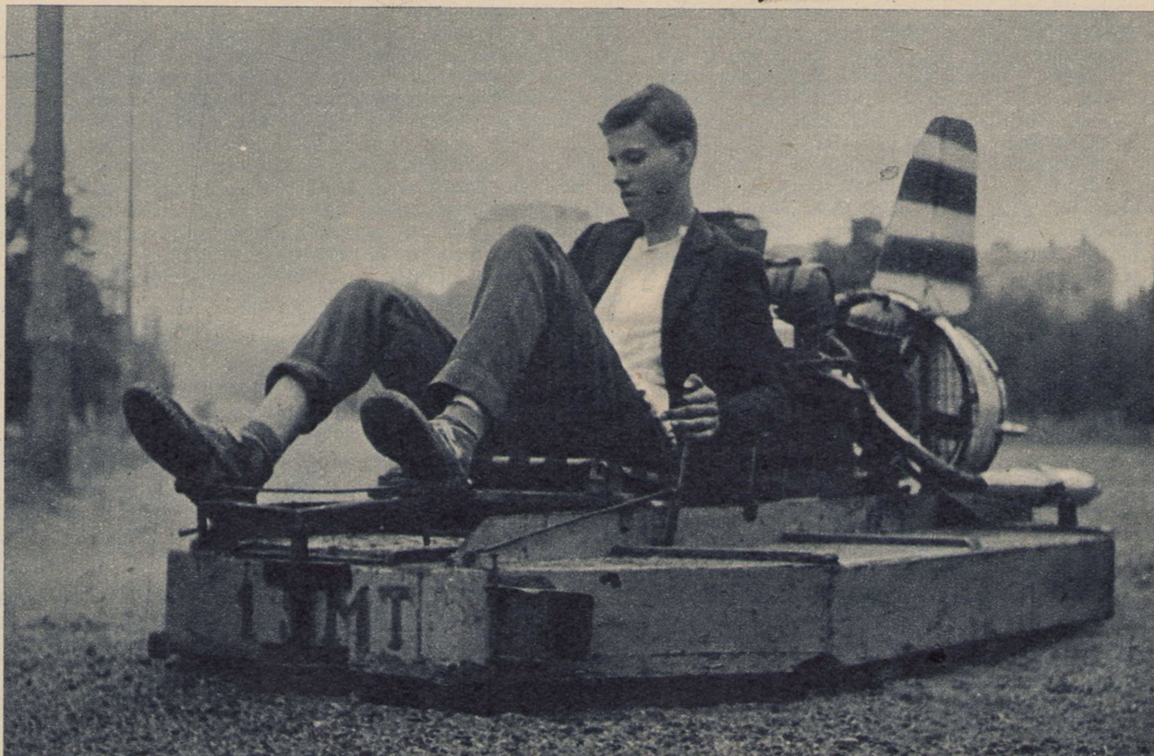
Szanowny Panie Redaktorze!

Od czasu, kiedy w Pańskim poczytnym piśmie ukazał się opis naszego amatorskiego poduszkowca, chłopcy z warszawskiej „Stacji Młodego Technika" wykonali sporo dalszych prób, z których najbardziej atrakcyjna była próba poruszania się nad wodą. Pod koniec czerwca bieżącego roku wykonaliśmy kilka pierwszych kilkudziesięciometrowych przejażdżek po Wiśle, na razie z niewielką prędkością, ponieważ nasz aparat nie jest jeszcze przystosowany do tego nowego żywiołu. Niemniej poruszał się on prawidłowo, posłusznie zakręcał i co najważniejsze — nie tonął.

W międzyczasie poduszkowiec otrzymał mały ster typu lotniczego, mający polepszyć stateczność kierunkową przy większych prędkościach, których jednak jeszcze nie osiągamy. Załączam zdjęcia z tych prób.

inż. A. Moldenhawer

Poduszkowiec SMT w wersji ulepszonej ze sterem kierunku — podczas prób na lądzie. Foto: T. Bukowski



ADAM KUROWSKI, ppłk dypl. w stanie spoczynku

PRZED 25 LATY

DRAMATY SZTABOWCA

W marcu 1936 r. stanęliśmy oko w oko z potężnym wrogiem. Nie mieliśmy sojuszników, nie mieliśmy nawet jakichś układów gospodarczych, które by wyrównały bardzo małe możliwości naszego przemysłu zbrojeniowego, nie mieliśmy zaplecza, bo cała Polska, wobec zmienionych środków prowadzenia wojny, znalazła się w polu walki. Nasz wróg, przy zupełnej bierności zachodu Europy, urósł do wielkiej potęgi. Dlaczego tak się stało i na co liczyli nasi wrogowie — niech odpowiedzą inni. Ja chcę jedynie nakreślić jeden z problemów stąd wynikających.

Już w przededniu wojny oficerowie sztabów lotniczych znaleźli się w sytuacji, którą przyjęto określać: „między młotem a kowadłem". Z jednej strony bowiem nic nie mogli zmienić w istniejącym stanie lotnictwa, z drugiej zaś musieli wydawać rozkazy bojowe, których wykonanie wydawało się beznadziejne.

O tym, że lotnictwo polskie nie było przygotowane do wojny w tym stopniu, aby stawić czoło lotnictwu niemieckiemu, wszyscy dobrze wiemy. Nie wszystkie jednak dziedziny przedstawiały się jednakowo. Najfatalniej wypadało porównanie ilości i jakości sprzętu. Niemcy w dniu napadu na Polskę posiadali około 3 700 samolotów bojowych, a na froncie polskim użyli ich około 2 100. My mogliśmy im przeciwstawić zaledwie 400. Tak więc stosunek samolotów niemieckich do polskich wynosił jak 5:1.

Również jakość naszego sprzętu była o wiele niższa. Polska wprawdzie w latach 1935—36 spostrzegła gwałtowną modernizację armii lądowych i lotnictwa całego świata, a w tym i Niemiec, powstał więc i u nas plan rozbudowy lotnictwa i odnowienia jego sprzętu. Plany te jednak nie znalazły żadnego pokrycia w przyznawaniu odpowiednich kredytów. Hitler wydawał na lotnictwo około 90 razy więcej niż Polska. Poza tym wygrał on swój atut agresora i już w 1933 r. zamawiał w swoim przemyśle samoloty, które napadły na nas 1 września 1939 r.

Byliśmy więc o parę lat w tyle i nasz plan wprowadzenia nowego uzbrojenia miał być ukończony w 1942 r.

Niektóre rodzaje lotnictwa miały być zmodernizowane wcześniej, czyli w latach 1940 i 1941. W połowie 1939 r. nowoczesny i to bardzo dobry sprzęt (P-37 „Łoś") otrzymało jedynie lotnictwo bombowe, ale do walki weszły tylko cztery eskadry tych samolotów. Lotnictwo myśliwskie posiadało P-11, wprowadzone przed kilku laty, a część — nawet samoloty P-7, które były rewelacją w 1931 r., ale w 8 lat później w walce z Messerschmittami nic nie miały do powiedzenia. Najgorsze jednak samoloty miało lotnictwo rozpoznawcze i obserwacyjne. „Karasie" wprowadzone do linii w 1934 r. oraz „Czaple" otrzymane w eskadrach w 1938 r. były typami przestarzałymi już w momencie ich seryjnej produkcji. Drugi typ samolotu obserwacyjnego R-XIII to zupełna starzyzna.

Lotnictwo polskie mogło jednak poszczycić się doskonałym wyszkoleniem załóg oraz niewiarygodnym wprost zapałem, odwagą i poświęceniem. Lotnicy latali więc, walczyli i przywozili niezbędne dla sztabów wiadomości. To się jednak okazało dopiero w toku kampanii. Poza tym mimo wszystko potwierdziły się przypuszczenia, że za loty w tych warunkach trzeba będzie płacić wysoki haracz.

Dziś chcę naświetlić to zagadnienie od strony pracy sztabowca.

Gdy zostałem powołany do pracy w armii „Poznań" w marcu 1939 r. i miałem wszechstronnie opracować plan przyszłego działania lotnictwa, stanąłem wobec dylematu, jak użyć eskadry, aby zapewnić jak największe bezpieczeństwo załóg.

Zdawałem sobie w pełni sprawę z ogromnych różnic sprzętu i uzbrojenia obu stron. Wiedziałem o śmiertelnym niebezpieczeństwie lotów na R-XIII lub na zupełnie nie uzbrojonych samolotach łącznikowych, przypuszczałem, że lotniska polowe będą często wykrywane przez nieprzyjaciela i bombardowane, że myśliwce w walce powietrznej mają małe szanse dopędzenia bombowców niemieckich, a walkę z Messerschmittami mogą nawiązać tylko wtedy, gdy one same się na to zdecydują. A wynik walki wobec wielkiej przewagi uzbrojenia myśliwca niemieckiego zdawał się również być przesądzony.

Wiedziałem o tym wszystkim, ale cóż mogłem poradzić! Byłem w sztabie po to, aby kierować działaniami lotnictwa armii.

Mogłem więc tylko poprzysiąc, że zrobię sto procent wysiłku, aby nie opuścić żadnej szansy zmniejszenia niebezpieczeństwa zarówno załóg w powietrzu, jak i zagrożenia na lotniskach.

Jak to zrobić?

Poza tym nie ulegało wątpliwości, że lotnictwo obserwacyjne armii będzie musiało latać dalej w głąb terenu nieprzyjaciela, gdyż armia posiadała tylko jedną eskadrę rozpoznawczą, która nie wystarczy na wszystkie potrzeby, a dywizje będą posiadały rozległe fronty. Trzeba więc szukać innych rozwiązań.

Front armii „Poznań" miał swój charakterystyczny szczegół — graniczne wybrzuszenie poznańskie, wcinające się w terytorium Niemiec. Było wiele przyczyn, aby sądzić, że tam wojska hitlerowskie nie będą operować, a raczej poczekają, aż przyniosą wyniki działania ofensywne w korytarzu pomorskim i na kierunku łódzkim. Ale przecież sztab musi mieć potwierdzenie swoich domysłów i meldunki negatywne z rozpoznania lotniczego mają dla niego takie samo znaczenie, jak i pozytywne. Wydawało się więc, że dla eskadry wyposażonej w R-XIII najbezpieczniejszy będzie ten właśnie kierunek działania.

Dlatego to właśnie 35 eskadra obserwacyjna została w początkowej fazie działań podzielona na 14 dywizję piechoty i Wielkopolską brygadę kawalerii; oba te związki taktyczne działały w łuku poznańskim. W późniejszym okresie, gdy przydzielanie plutonów obserwacyjnych do związków taktycznych miało się z celem, eskadra była w dyspozycji armii, ale rozpoznawała te same kierunki nie przekraczając oczywiście granicy państwowej.

Wskutek odsuwania lotnisk coraz bardziej na wschód, trasa lotów rozpoznawczych znacznie się wydłużyła, aż wreszcie w dniach 6—9 września trwały one przeciętnie ponad trzy godziny.

Jednego z najdłuższych lotów dokonała w dniu 6 września załoga por. obs. Franciszka Tarczyńskiego, rozpoznając na bardzo długiej trasie: Konin, Września, Środa, Zbąszyn, Rawicz, Pleszew, Konin.

Należy podkreślić, że w lotach tych eskadra nie straciła żadnego samolotu, co tłumaczy się tym, że nieprzyjaciel tu nie działał. Ranny był tylko jeden obserwator (por. Eugeniusz Dybczak — 4.9.39), ale został postrzelony przez własną piechotę.

Tym niemniej bohaterstwo załóg było bezsporne, bowiem nie miały one żadnej szansy powrotu w wypadku napotkania choćby jednego myśliwca niemieckiego. Ucieczka do ziemi udawała się tylko w pierwszych dniach wojny, później lotnicy hitlerowscy nauczyli się radzić sobie z tym i uciekanie przed nimi na wolnym samolocie na przestrzeni kilku kilometrów było z góry skazane na niepowodzenie. Trzeba było wielkiego samozaparcia ze strony naszych chłopców, aby wytrzymać nerwowo tak długi lot, oczekując w każdej chwili niebezpieczeństwa, z którego nie było wyjścia.

Proszę więc sobie wyobrazić, z jakim ciężkim sercem musiałem jako sztabowiec wydawać eskadrom podobne zadania. To było naprawdę tragiczne przeżycie, a jakże cieszyłem się, kiedy udało mi się wybrać taką trasę, na której Messerschmitty nie działały i kiedy otrzymałem meldunek, że samolot szczęśliwie wylądował.

Działalność 36 eskadry obserwacyjnej w pierwszym okresie kampanii jest tylko przykładem, kiedy oficer sztabu stawał wobec kolizji między swym obowiązkiem a sumieniem. To samo było przy wysyłaniu w bój innych samolotów, które miały w nieznacznym tylko stopniu większe szanse wyjścia obronną ręką ze spotkania z nieprzyjacielem.

Na szczęście armia „Poznań" nie posiadała w swoim składzie myśliwców P-7, a na samolocie P-11 nasi piloci dobrze sobie radzili z Niemcami. Raz tylko byłem w kolizji z sumieniem przy decyzji o zadaniu dla myśliwców. W dniu 12 września patrol myśliwski rozpoznał na drodze Warta — Rossoszyca kolumnę piechoty i artylerii na samochodach. Patrol ten, który ostrzelał kolumnę z dobrym skutkiem, prowadził dowódca dywizjonu mjr pil. Mieczysław Mümler. Po wylądowaniu połączył się natychmiast ze sztabem armii i prosił o zezwolenie zaatakowania kolumny przez cały dywizjon. Mógł wysłać na tę wyprawę 9 samolotów. Dowódcy armii taka sytuacja była na rękę, gdyż rozpoznane siły niemieckie zdążyły w kierunku bitwy pod Łęczycą. Pod nieobecność w sztabie dowódcy lotnictwa płka Kuźmińskiego, gen. Kutrzeba zażądał ostatecznego rozstrzygnięcia ode mnie: wysłać dywizjon czy nie wysłać! Decyzja musiała być szybka, bo Mümler czekał przy telefonie. Rozterka moja była wielka, wiedziałem, że P-11 mając broń maszynową ustawioną w linii lotu nie ma wielkich szans przy ostrzeliwaniu celów na ziemi z lotu koszącego, wiedziałem o całkowitym niepowodzeniu takiej akcji na czołgi myśliwskiego dywizjonu armii „Pomorze" w dniu 3 września, kiedy to zginął kpt. pil. Florian Laskowski i jeszcze dwóch pilotów... Teraz szansa powodzenia była na pozór większa — kolumna w marszu ma dużą odległość nie mogła być silnie ubezpieczona z ziemi! Zdecydowałem się: atakujcie!



Na II kursie Wyższej Szkoły Lotniczej w 1938 roku. Czwarty od lewej mjr dypl. E. Wyrwicki.

Wyprawa się udała. Wszyscy piloci powrócili, meldowali o dużych stratach Niemców i przewróconych samochodach, a w drodze powrotnej, natknąwszy się na roje powracających bombowców niemieckich — zestrzelili dwa Heinkle-111.

Do pracy sztabów należała także ciągła troska o zmianę lotnisk, o ich zagrożenie. Dostarczenie eskadrom rozpoznanych lotnisk zapasowych czy też kolejnych, na które będą przesunięte, właściwe wybranie momentu przerzutu, to był bardzo czuły instrument w ręku sztabowca. W naszej armii pilnowaliśmy tego bardzo sumiennie. W wypadku gdy lotnictwo armii było zebrane na jednym węźle lub nawet na jednym lotnisku, zawsze osobiście jako szef sztabu lotnictwa armii znajdowałem się w pobliżu. To pozwoliło mi dwukrotnie wydać decyzję do przebazowania pododdziałów w samą porę.

Po raz pierwszy zdarzył się taki wypadek, gdy podczas przegrupowania armii „Poznań" na jej tzw. linię głównego oporu, lotnictwo prawie w całości zostało zebrane na lotnisku Kleczew. Było to dobre pole z bardzo dobrymi warunkami maskowania. Jednak pod koniec drugiego

Toczą się wolno fale Bzury.

Z jej północnego brzegu ruszyło polskie natarcie na skrzydło 8 armii niemieckiej idącej na Warszawę wykonując manewr zaczepny. Nacierający Polacy wyparli Niemców z Łęczycy, Ozorkowa, Piątku i Łowicza. Niestety, wskutek nieskoordynowania działań przez naczelne dowództwo, wycofująca się armia „Łódź" nie wsparła atakujących armii „Poznań" i „Pomorze", a Niemcy wykorzystując szybkość swoich zmotoryzowanych oddziałów ściągnęli posiłki na zagrożone punkty. Nad Bzurę nadciągnęły wszystkie odwodowe dywizje i korpusy niemieckie.

Dwie dywizje pancerne 16 korpusu i 4 dywizja pancerna zawrócona z przedpola Warszawy oraz wszystkie jednostki przygotowane do natarcia na Lublin uderzyły na Polaków ze wschodu, a 10 armia zagrodziła im drogę odwrotu na Warszawę.

Najbardziej zaciekłe walki toczyły się pod Łowiczem. Polacy chcieli przerąbać sobie drogę do Warszawy i rozerwać pancerny pierścień wojsk niemieckich. Częściowo im się to udało. Wtedy Niemcy rzucili do walki zmasowane lotnictwo. Otoczone polskie dywizje wycofujące się ku przeprawie w rejonie Witkowic i bezustannie bombardowane z powietrza na próżno oczekiwały pomocy własnych samolotów.

Może część z nich doszłaby do Warszawy, ale znów złowroga rzeka Bzura stanęła im na przeszkodzie.

Poprzednio stała na drodze polskiego natarcia na południe. Teraz, zmieniając swój bieg ku Wiśle, była przeszkodą dla wycofujących się armii i hamowała marsz licznymi zakrętami, stromymi urwiskami brzegów i zdradliwym nurtem.

Przeprowadzane falami druzgocące naloty bombowców zniszczyły jedyny zaimprowizowany most na rzece, zatarasowały brody zbombardowanymi szczątkami przeprawianego sprzętu.

Stanowiska polskiej obrony przeciwlotniczej zniesione z powierzchni ziemi bombami, nie istniały. Podobnie jak i baterie, które usiłowały przeciwdziałać nalotom. Wśród stłoczonych przy przeprawie wozów taborowych i przemieszanych oddziałów, które starały się wydostać z chaosu skotłowanych pojazdów i ludzi, zapanował popłoch; obiecana przez dowództwo naczelne pomoc lotnicza nie nadchodziła. Niemieckie bombowce bezkarnie latały nad przeprawą siejąc śmierć i zniszczenie.

Lotnictwo armii „Poznań" właściwie już nie istniało, a mający przyjść z pomocą pomorski dywizjon myśliwski był wskutek braku paliwa unieruchomiony na lotnisku pod Łuckiem.

Na stłoczone przy przeprawie oddziały nadlatywały dywizjony bombowców niemieckich i dziesiątkowały ludzi bombami, a potem zniżały się i siekły z broni maszynowej po wszystkim, co miały przed lufami.

Nawet i te oddziały, które wpław przedarły się na drugą stronę rzeki i dotarły do Puszczy Kampinoskiej, nie uszły niebezpieczeństwu. I tam, w głębi lasów, odnalazły ich i dopadły dywizjony Luftwaffe. Puszcza Kampinoska stała się grobem armii „Poznań".

— Gdzie nasze samoloty! — wołali zrozpaczeni żołnierze.

— Gdzie nasze samoloty! — wołali w mikrofony telefonów polowych oficerowie sztabowi.

Łącznicy motocyklowi i konni rozbiegali się na wszystkie strony szukać zagubionych w chaosie odwrotu szczątków lotnictwa armii „Poznań".

I szukali na próżno.

Wreszcie jadący na motocyklu oficer ze sztabu dojrzał stojącego na skraju lasu żołnierza w mundurze lotniczym.

W głębi zarośli, na przełamanej pociskiem sośnie, siedziała grupka lotników.

— Chcę mówić z dowódcą! — oznajmił przybyły ze sztabu oficer.

— Jestem — odpowiedział mu młody podporucznik, poprawiając rękę zwieszającą się na temblaku. Zdumiony sztabowiec popatrzył na blade, znużone twarze otaczających go lotników, przeniósł wzrok na zrytą pociskami polanę, na której leżały wraki samolotów zamaskowane gałęziami, i zrozumiał bezsensowność wiezionego rozkazu.

Lotnictwo armii „Poznań" nie istniało.

Mimo to jednak spytał:

— Czy macie choć jeden samolot zdolny do lotu? Chodzi o obronę przeprawy przez Bzurę. Tam jest naprawdę piekło i trzeba naszych żołnierzy podtrzymać na duchu, choćby tylko widokiem polskiego samolotu, który przeleci nad nimi.

W milczeniu, jakie zapadło, słychać było wyraźnie odgłosy detonacji dochodzące od Bzury.

— Szefie! — odezwał się po chwili podporucznik do stojącego obok siebie mechanika. — Czy tę ostatnią „jedenastkę" udało się wam naprawić?

— Panie poruczniku — powiedział mechanik — przecież z tą przestrzeloną ręką nie może pan polecieć!

Lotnicy popatrzyli na siebie.

— To może ja polecę — odezwał się głos z boku.

Sztabowiec popatrzył na niemal dziecinną postać zgłaszającego się pilota.

— Pan? — zdziwił się.

Ranny podporucznik uśmiechnął się lekko.

— Panie kapitanie — odezwał się do sztabowca. — To jeden z naszych najdzielniejszych pilotów.

W dwadzieścia minut później ostatni samolot poznańskiej eskadry myśliwskiej wystartował do swego ostatniego lotu.

Samotna „Jedenastka" leciała ku Bzurze nad rumowiskiem drogi zasłanym wrakami pojazdów, trupami ludzi i koni. Gdzieniegdzie nad zgliszczami snuły się rzadkie dymy. Pilot uważ-



WŁADYSŁAW KISIELEWSKI

nie rozglądał się dokoła. Wreszcie spoza mgławicy dymów ukazała się wąska, srebrzysta wstęga rzeki. Tam, gdzieś nad jednym z jej zakrętów, przeprawiały się polskie dywizje.

Podniósł wzrok ku niebu i dojrzał ledwo widoczne sylwetki samolotów lecących w stronę rzeki. Były niżej od niego. Zbliżywszy się rozpoznał sylwetki Dornierów. Leciały w zwartym szyku prosto ku przeprawie.

Przyjrzał się im, spojrzał w dół w stronę rzeki na kłębiące się tłumy pojazdów i ludzi, po czym zwrócił maszynę w kierunku formacji nieprzyjacielskiej.

Plan jego był prosty. Chciał wykorzystać posiadaną przewagę wysokości i czynnik zaskoczenia, uderzając na bombowce w czołowym ataku. Atak z tyłu mógł być nieudany, gdyż niemieckie bombowce miały większą szybkość i gdyby nagle zmieniły kierunek lotu, mógłby ich nie doścignąć.

Rozejrzał się po niebie, a potem spojrzał na Dorniery rosnące mu w oczach.

Zszedł ku nim od słońca i runął do ataku.

Niemcy przekonani, że polskie lotnictwo już nie istnieje, dali się zaskoczyć.

Zajazgotała seria polskich „Vickersów" i Dornier lecący na czele formacji gwałtownie wyłamał się z szyku i przesłonięty dymem poleciał ku ziemi, gdzie własne eksplodujące bomby rozniosły go na strzępy.

Zaatakowana formacja niemiecka zmieszała się.

Następny atak Polaka i obronny chaotyczny ogień niemieckich strzelców pokładowych. Pociski zamigotały przy skrzydłach polskiego samolotu, który idąc ostrą świecą atakował z dołu.

Sylwetka Dorniera zamajaczyła w celowniku Polaka. Pociągnął spusty kaemów. Grzechot krótkiej serii i uciekając w dół wywrotem z niemieckiego ognia zdążył jeszcze spostrzec, jak uszkodzony przez niego Dornier zwala na oślep bomby i ucieka w stronę swoich linii, wlokąc za sobą długą wstęgę dymu.

Na błękicie nieba ukazała się następna formacja bombowców. Zwrócił się w ich stronę i w tym samym momencie został zaatakowany przez nadlatujące z odsiecza Messerschmitty 109.

Zaczęła się nierówna walka jednego przeciwko pięciu.

Przewaga szybkości i siły ognia przeciwników nie daje Polakowi szansy stoczenia wyrównanej walki, nawet w stosunku jeden na jednego. Atakujące Messerschmitty otwierają ogień. Na szczęście Niemcy atakują gromadą i sami sobie przeszkadzają w dojściu do skutecznego strzału. Lecz trwa to bardzo krótko. Następne ataki niemieckie są już bardziej planowe i skuteczne. Szarpana sterami „Jedenastka" wije się w ciasnych zakrętach. Wchodzi w desperackie uniki pod atakujące ją z góry samoloty, wyprysku je w powietrze w nieprzewidzianych świecach i zwala się ku ziemi. Wszystko to jednak na próżno. Atakujący ze wszystkich stron Niemcy zacieśniają krąg śmierci i strzelają tak zawzięcie, że powietrze zdaje się drgać od ognia. Polski pilot nie ma szansy, aby oderwać się od nich. Są szybsi, liczniejsi i uderzają jeden po drugim z błyskawiczną szybkością.

Mimo mistrzowskich uników serie niemieckie są coraz bliższe, oplatają samolot, biją po skrzydłach i kadłubie.

Nagle atakujący Niemcy zmieniają taktykę i odskakując na moment przechodzą do natarcia z wszechstronnego obskoku. Walcząc z czterema przeciwnikami Polak nie zdążył spostrzec, że piąty Niemiec, który czaił się z boku, runął prosto na niego w czołowym ataku. Nie było innego wyjścia, jak przyjąć walkę.

Szli — łeb w łeb — wprost na siebie!...

Pilot Messerschmitta otwiera ogień z dużej odległości. Na krawędzi skrzydła niemieckiej maszyny migocą iskierki wyskakujące z luf broni maszynowej. Polak pociska spusty swoich kaemów, ale strzał nie pada. Szarpie dźwignie. Na próżno. Amunicja skończona.

Niemieckie serie są celne. Słychać trzask rozdzieranej blachy i grzechot resztek oszklenia. Tępy ból paraliżuje mięśnie polskiego pilota, wżera się w mózg, obezwładnia. Zegary tańczą przed oczami. A potem wszystko zatraca się w krwawej mgle.

Odruchowo ściągnięta sterami „Jedenastka" wyskakuje do góry i zawisa jak krzyż rozpięty na błękicie nieba. Potem przewala się na skrzydło i w aureoli pocisków leci w dół ku ziemi.

Wirując w zwitkach korkociągu ranny pilot na moment odzyskuje przytomność i wyprowadza maszynę do lotu poziomego. Przez jego obolałą głowę przelatuje myśl — skakać!... Uderza dłonią w zamek spinający pasy i usiłuje przejść do lotu plecowego, aby wypaść z maszyny. Jest już jednak za późno. Niemcy spływają na niego z góry w nieprzerwanych atakach, strzelając jak do tarczy. Jedna z niemieckich serii zapala polski samolot. Z silnika wybucha kłąb ognia i dymu. I wtedy następuje coś nieoczekiwanego. Płonąca polska „Jedenastka" zwala się na skrzydło i całą siłą pędu uderza w przelatujący pod nią samolot niemiecki.

Łoskot zderzających się maszyn, snop iskier i płomieni wylatuje ku niebu.

Dwa walczące samoloty, polski i niemiecki, splecione w śmiertelnym uścisku poleciały ku ziemi.

Ostatnia walka powietrzna polskiego myśliwca w kampanii wrześniowej została zakończona.

---

dnia stało się bardzo prawdopodobne, że Niemcy je rozpoznali. Po południu kręciło się w tym rejonie kilka niemieckich samolotów rozpoznawczych, a na godzinę przed zmierzchem trzy Messerschmitty przeszły nad lotniskiem lotem koszącym. Zarządziłem natychmiastowy odlot dywizjonu myśliwskiego oraz 34 eskadry rozpoznawczej i 36 eskadry obserwacyjnej na następne lotnisko. Trafność tej decyzji potwierdziła załoga i brygada mechaników, która wraz z jednym „Karasiem" 34 eskadry pozostała na lotnisku, aby doprowadzić maszynę do gotowości startowej. Już o świcie następnego dnia 16 bombowców niemieckich przeorało bombami skraj pola i porzucone stanowiska zamaskowanych samolotów. Dziwnym trafem nie ucierpiał ani pozostawiony „Karaś", ani żaden z ludzi ukrytych w prowizorycznym schronie.

Drugi zupełnie podobny wypadek wydarzył się na lotnisku na północ od dworu Kamienna w dniach 11 i 12 września. Po bitwie nad lotniskiem naszych myśliwców z Messerschmittami, która przeciągnęła się niemal do zmroku, należało również szybko opuszczać lotnisko, ale następne nie były jeszcze dokładnie przygotowane. Maszyny myśliwców nie były gotowe do startu. Część eskadry przeleciała więc na poprzednie lotnisko, a reszta miała startować 12 września o świcie. Tak też się stało, a Niemcy przylecieli w godzinę później. Tym razem jednak bombardowanie było dość słabe, ale satysfakcja, że i teraz uderzyli w próżnię, była wielka.

Mimo iż armia „Poznań" prowadziła przez cały czas działania ruchowe, jej lotnisko zawsze nadążało z przegrupowaniem i nie osłabiało przy tym swoich zdolności do działań. Dopiero gdy resztki lotnictwa wraz z armią znalazły się w całkowitym okrążeniu na małej przestrzeni, gdzie przed każdym krzakiem był cel dla lotnictwa niemieckiego, po raz pierwszy i jedyny w armii doszło do zbombardowania czynnego lotniska polowego. Na polu pod Luszynem stały dwa „Karasie" i trzy samoloty obserwacyjne. Jeden z „Karasi" został rozbity. Inne samoloty, jak też i ludzie nie ponieśli szwanku.

Latające dziewczę



Wiele wysiłku kosztowała dziewczęta praca na starcie. Na zdjęciu — transport „Czapli".

Szybowiec szkolny „Czapla" majestatycznie zatacza rozległą rundę nad lotniskiem w Lisich Kątach. Jeszcze ostatni zakręt i zniżając się podchodzi do lądowania. Za chwilę miękko dotyka ziemi w pobliżu białej strzały oznaczającej miejsce przyziemienia. Otwiera się kabina. I tu właśnie zaczyna się niespodzianka. Z szybowca wychodzi bowiem urocza i bardzo młoda dziewczyna. Szybko i sprawnie przy pomocy obecnych tu już swych rówieśniczek transportuje szybowiec na miejsce kolejnego startu. Za chwilę melduje się przed instruktorem.

— Panie instruktorze, melduję się po locie.

Instruktor na gorąco omawia lot.

— Już prawie zupełnie dobrze — mówi do pilotki. — Nie zadzieraj tylko tak szybowca przy starcie... I hamulcami nie operuj zbyt gwałtownie.

— Postaram się — odpowiada młoda pilotka.

◇

W lipcu br. Wyczynową Szkołą Szybowcową w Lisich Kątach zawładnęły dziewczęta. Przyjechały tu z całej Polski, by odbyć podstawowe szkolenie na szybowcach. Pełno ich było w szkolnym internacie, stołówce, na lotnisku. I choć urozmaiciły męskie na ogół towarzystwo lotników i podbiły niejedno serce przebywających tu na treningu pilotów, to jednak przede wszystkim ciężko pracowały.

Zaczęło się od bardzo solidnego wkuwania teorii. Okazało się bowiem, że zdecydowana większość kandydatek na szkolenie szybowcowe nie miała żadnego przygotowania w tym zakresie (sic!) I choć czasu było niewiele, postanowiono sprawdzić zasób wiadomości teoretycznych 25 przybyłych do Lisich Kątów dziewcząt.

Komisja egzaminacyjna, mimo marsowych min i świadomości, że na turnusie jest tylko 20 miejsc, robiła wszystko, by „obciąć" zbędną piątkę. Dziewczęta niezwykle serio potraktowały jednak swoje lotnicze być albo nie być.

Taki był początek. Początek, który dawał doskonałe świadectwo pracowitości i zacięcia kandydatek wytrwały dzielnie do końca.

A nie było łatwo. Codziennie od ostateczną odpowiedź na pytanie: które z dziewcząt muszą jednak ustąpić, by pozostała jedynie dwudziestka? Miało być też trudnym egzaminem sprawności, wytrwałości, umiłowania lotnictwa i postępów w szkoleniu. Te, którym nie dopisało szczęście na tym etapie, musiały spakować walizki. Pozostało 19 dziewcząt, które nie tylko przetrwały trudne początki, ale wytrwały dzielnie do końca.

A nie było łatwo. Codziennie od godziny 5 rano spotykało się je w komplecie na lotnisku. Starty i lądowania „Czapli" mnożyły się. A transport dość ciężkiego szybowca uciążliwy jest nawet dla męskich bicepsów. Cóż więc dopiero mówić o delikatnych rękach dziewcząt, z których większość liczyła sobie zaledwie po 16—17 wiosen. Każde lądowanie znaczyło własnoręczny transport „Czapli" na miejsce startu. Takich lądowań było codziennie 50 w każdej z dwóch grup, na jakie podzielone zostały dziewczęta. Loty trwały więc do godziny 7 wieczorem, wyłączając przerwę na obiad i odpoczynek. Autentyczne odciski na rękach były dowodem, że tej pracy nie wykonywały krasnoludki.

Sam lot wynagradzał jednak wszystko. Najpierw z instruktorem. Uczyły się więc dziewczęta latać po prostej, potem wykonywać zakręty, wreszcie startować i lądować. Umiejętności nie przychodziły same. Często nie wychodziło. Instruktor tłumaczył wtedy cierpliwie. Czasami zdenerwował się. W sukurs dziewczętom przychodziły łzy, które same płynęły z oczu. Tak przecież każda z nich chciała latać. W końcu przezwyciężały szczęśliwie kolejny etap szkolenia. Zaczęły się z niecierpliwością oczekiwane pierwsze starty samodzielne.

Tym ważnym w szkoleniu dziewcząt dniem był 19 lipca. Wtedy właśnie Zofia Trzecielińska z Aeroklubu Ostrowskiego jako pierwsza samodzielnie pilotowała „Czaplę". Stało się to już w trzynastym dniu szkolenia praktycznego. Instruktor jeszcze czuwał, ale tym razem już z ziemi, przy pomocy łączności radiowej. Wszystko jednak poszło jak najlepiej. Przez następne dni, aż do zakończenia kursu dziewczęta żyły lotami samodzielnymi. W końcu lipca wszystkie, oprócz jednej, latały samodzielnie. Jednym szło lepiej, innym oporniej. Ambicją słabszych było jednak dorównać najlepszym — Zofii Trzecielińskiej, Bożenie Zając, Barbarze Bątkowskiej, Zofii Wesołowskiej, Barbarze Osiak, Halinie Bułce.

Ostatecznie każda z dziewcząt wykonała po około 90 lotów, w tym po 25 lotów samodzielnych na „Czapli" za wyciągarką. Do domów rozjeżdżały się szczęśliwe — latały wreszcie! Dumne były ze świadectwa pilota szybowcowego kategorii B.

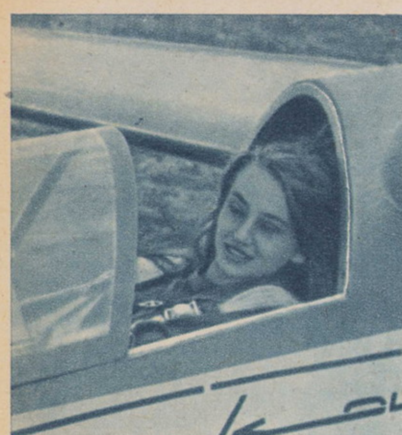
W realnych już teraz planach na najbliższą przyszłość każda z nich przewiduje wiele czasu poświęcić na dalsze pogłębianie umiejętności lotniczych i trening w macierzystym aeroklubie. Wszystkie marzą o lataniu w przyszłości na „Fokach" i o diamentach. Obiecują sobie wiele.

Dobrze by było, aby spotkały się w swoim aeroklubie z serdecznym przyjęciem i opieką, by tzw. obiektywne trudności, z którymi spotkać się można w niejednym aeroklubie, nie stłumiły i nie zgasiły zapału tych dziewcząt.

◇

Na zakończenie przypomnieć należy, że ostatnie szkolenie tego rodzaju odbyło się również w Lisich Kątach w roku 1959. Niestety, na palcach jednej ręki można policzyć dziewczęta, które wytrwały i latają do tej pory.

Po pięciu latach przerwy Aeroklub PRL znów zdecydował się na



Loty na wysokowyczynowym szybowcu „Foka" pozostać jeszcze muszą w sferze marzeń. Przymierzyć się jednak nie zaszkodzi. Na zdjęciu — robi to właśnie jedna z uczestniczek kursu — Jolanta Bogusz.

Uczestniczki lisiokąckiego kursu miały okazję osobiście zetknąć się z piętnastokrotną rekordzistką świata i posiadaczką Medalu Lilienthala Pelagią Majewską. Nasza czołowa szybowniczka przebywała bowiem w tym czasie na treningu w Lisich Kątach. O tym, że bardzo szybko nawiązały się między nimi więzy serdecznej przyjaźni, świadczy poniższe zdjęcie: Pelagia Majewska (piąta od prawej) wśród młodych pilotek na lotnisku w Lisich Kątach.





Lisiokącki kurs był też okazją do zadzierzgnięcia serdecznych więzów przyjaźni. Na zdjęciu — trzy przyjaciółki: Halina Dąbrowska, Jolanta Bogusz i Anna Iwańska.



Szybowiec szkolny „Czapla", na którym szkoliły się dziewczęta w Lisich Kątach, podchodzi do lądowania. Pilotuje go już samodzielnie jedna z najmłodszych naszych pilotek szybowcowych.

skoszarowane szkolenie dziewcząt. I chyba słusznie. Świadczy o tym duże zainteresowanie dziewcząt lataniem szybowcowym i bardzo liczne zgłoszenia na kurs w Lisich Kątach. Może wreszcie spośród wyszkolonych w tym roku dziewcząt nasze najlepsze szybowniczki, które, jak wiadomo, są bardzo wysoko notowane na świecie, doczekają się godnych następczyń w przyszłości. Przekonamy się o tym za parę lat.

Dla możliwości sprawdzenia tych przewidywań podaję nazwiska wszystkich wyszkolonych dziewcząt w lipcu w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach:

grupa I — instruktor Jerzy Kondraciuk — Irena Apelbaum (Aeroklub Szczeciński), Jolanta Bogusz (A. Jeleniogórski), Halina Bułka (A. Bielsko-Bialski), Anna Iwańska (A. Bydgoski), Anna Kwaśnik (A. Ziemi Lubuskiej), Dorota Maciejowska (A. Podhalański), Hanna Rejnert (A. Słupski), Zofia Trzecielińska (A. Ostrowski), Danuta Żurniewicz (A. Poznański);

grupa II — instruktor Lech Juszczyk, instruktor praktykant Bogdan Pawlicki — Barbara Bątkowska (A. Kujawski), Halina Dąbrowska (A. Częstochowski), Wacława Gąsiorowska (A. Warszawski), Halina Koleśnik (A. Białostocki), Barbara Kowalska (A. Wrocławski), Elżbieta Muzyczek (A. Warszawski), Barbara Osiak (A. Ziemi Lubuskiej), Barbara Szacha-Głuchowicz (A. Szczeciński), Zofia Wesołowska (A. Lubelski), Bożena Zając (A. Łódzki).

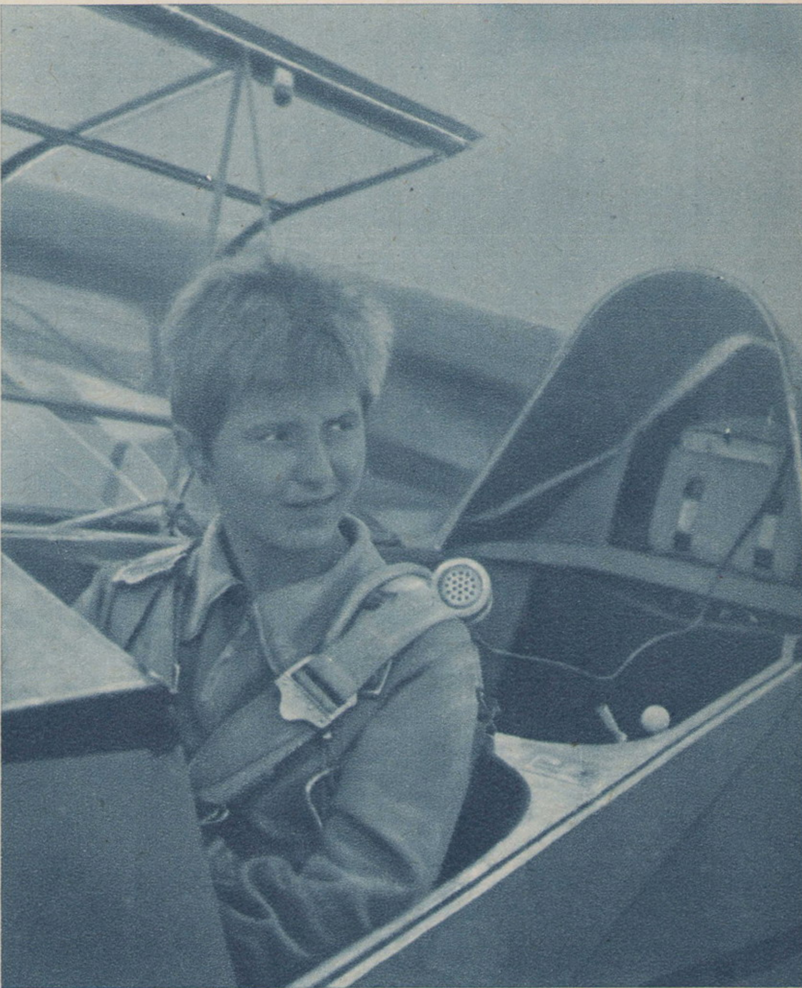
◇

I jeszcze kilka słów od samych dziewcząt wyszkolonych w Lisich Kątach:

„Serdecznie dziękujemy instruktorom: Jerzemu Kondraciukowi, Lechowi Juszczykowi i Bogdanowi Pawlickiemu oraz wszystkim pracownikom szkoły z komendantem Józefem Sitarskim i szefem wyszkolenia Walentym Hardtem na czele. Gorące podziękowania składa mechanikom, a szczególnie Zenonowi Błazińskiemu i Stanisławowi Pawłowskiemu, którzy mimo częstych awarii sprzętu, wykonali po całe dwa tysiące ciągów szybowcowych i ściągnięć linki, jakie złożyły się na nasze szkolenie.

Wszystkim obiecujemy, że nie zawiedziemy pokładanych w nas nadziei".

HENRYK KUCHARSKI



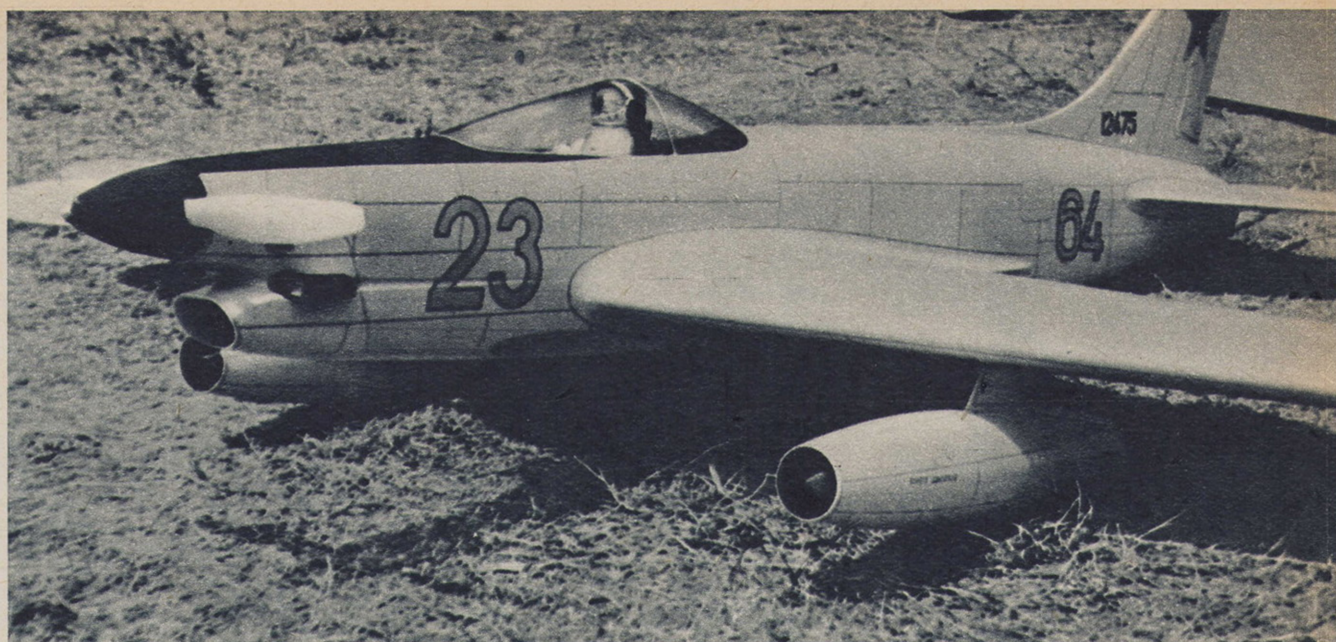
Powyżej: Najmłodszymi, bo liczącymi zaledwie po 15 lat, uczestniczkami kursu były Barbara Bątkowska i Danuta Żurnowicz. Na zdjęciu — Danuta Żurnowicz w kabinie „Czapli" przed kolejnym lotem samodzielnym.

Poniżej: szef wyszkolenia Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach, Walenty Hardt, osobiście doglądał na starcie szkolenia dziewcząt. Na zdjęciu — wśród młodych pilotek. Foto: „SP" — Henryk Kucharski (7)



EDMUND OSIŃSKI
Korespondencja własna

6 DNI w BUDA-PESZCIE



Jeden z najpiękniejszych modeli akrobacyjnych wykonany przez Sirotkina (ZSRR).



Defiluje ekipa polska. Na przedzie kierownik Zdzisław Szajewski.

TEGOROCZNE Mistrzostwa Świata w Modelarstwie rozegrane zostały w klasach modeli na uwięzi. Udział wzięły reprezentacje 21 krajów i 209 zawodników, z tego w klasie modeli szybkich uczestniczyło 49, w akrobacji 48 i w klasie modeli wyścigowych 112 zawodników (56 zespołów).

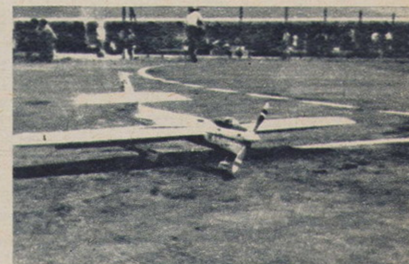
Modelarstwo polskie w Budapeszcie reprezentowali następujący zawodnicy: w modelach szybkich — Andrzej Rachwał, Stanisław Skotniczy i Oswald Piwko (wszyscy z Aeroklubu Śląskiego), w akrobacji — Sylwester Kujawa, i Stanisław Kaźmierowski (Aeroklub Poznański) i w klasie modeli wyścigowych — Jan Tomaszewski i Andrzej Rachwał (zespół Aeroklubu Śląskiego), Ireneusz Pudełko i Zdzisław Sawa-Białogórski (zespół Aeroklubu Krakowskiego).

Budapeszteńskie mistrzostwa były niewątpliwie największą imprezą tego typu, zarówno pod względem rekordowej obsady zawodniczej, najazdu obserwatorów, gości i rozmachu. W tej niełatwej imprezie, gdzie trzeba było zakwaterować, wyżywić i zaopiekować się prawie 500 uczestnikami mistrzostw, Węgrzy zabłysnęli wzorową organizacją i znajomością rzeczy. W nawale obowiązków znajdowano czas na przyjacielskie rady i dyskusje. Z rozmachem też przygotowano szereg inwestycji związanych z potrzebą imprezy. Dwa tory modelarskie otrzymały oddzielne ogrodzenia zabezpieczające, również cały teren został okolony estetycznym parkanem, który dawał dużą swobodę poruszania się zawodnikom i jednocześnie oddzielał od publiczności. Poza tym zawodnikom oddano specjalne i przemyślnie zbudowane boksy, a licznej zawsze publiczności — trzy pokaźne trybuny. Całość, przy barwnej dekoracji, sprawiała miłe wrażenie nigdzie nie graniczące z improwizacją. Loty konkursowe odbywały się w godzinach od 9 do 16 przez pięć kolejnych dni.

Jako pierwszy z naszej ekipy (a piąty w ogóle) wystartował Andrzej Rachwał z modelem prędkim. Uzyskał wyniki 191 km/h i 19 lokatę w I turze. Cieszyliśmy się wszyscy może mniej z wyniku (gdyż wynik nie był wykładnikiem możliwości zawodnika, który zaostrzył nasze apetyty uzyskując w przeddzień podczas lotu treningowego 222 km/h!), ale z faktu zakończenia lotu. Ostre kryteria regulaminowe były z całą surowością egzekwowane przez międzynarodowe jury i każde najdrobniejsze uchybienie zawodnika było „nagradzane" zerem. Połowa zawodników (24) nie miała zaliczonej I tury. Zera sypały się jak z „rękawa". Los taki spotkał i naszych dwóch zawodników (Skotniczy i Piwko). Od pierwszej kolejki ustaliła się ścisła czołówka, którą tworzą reprezentanci USA, Węgier i CSRS. Trzecia tura lotów przyniosła rozstrzygnięcie i wyłoniła zwycięzców. Zwyciężyli faworyci i znani od lat specjaliści od silników. Znamienny jest fakt, że prędkość 216 km/h, która wystarczyła na uzyskanie tytułu mistrza świata dwa lata temu w Kojowie, dzisiaj dawała tylko 10 miejsce.

Praktyka i efekty potwierdzają teorię, że w tej klasie modeli trzeba samemu posiąść sztukę konstrukcji, technologii i wykonania silnika. Takie stanowisko potwierdza mistrz świata Wiśniewski (USA), który dla całego zespołu wykonał i przygotował silniki. Na podobnych warunkach pracują instytuty MOKKI (Węgry) i MVVS (CSRS). Nawet najlepszy seryjny silnik („Tieger") przygotowany przez Rosiego (takim silnikiem dysponował A. Rachwał) jeszcze nie daje zadowolenia. Stąd wniosek, że modele prędkie są kategorią wyłącznie dla superznawców techniki silnikowej i napędu w szczególe.

Wyścigi trzyosobowych zespołów modeli na uwięzi cieszyły się największym powodzeniem. Była to najliczniej reprezentowana kategoria, w której uczestniczyło aż 56 zespołów. Tu zdecydowanych faworytów nie było. Było natomiast wiele dobrze przygotowanych zespołów. Do

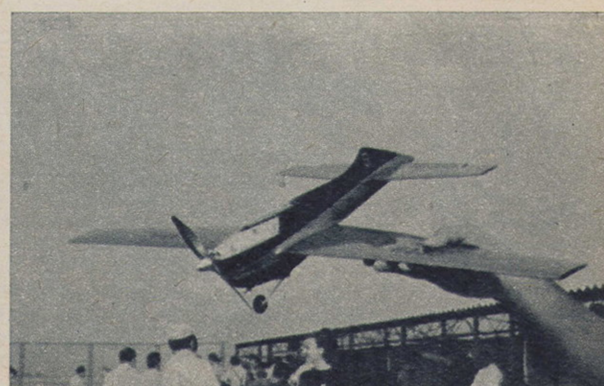


Na starcie model McFarlanda (USA) — VII miejsce.

Od lewej: Fin J. Kari, zdobywca II miejsca w kat. modeli akrobacyjnych, szybki model B. Wiśniewskiego — I miejsce i 227 km/h. Radziecki model wyścigowy Zołotowiercha, który zajął VII miejsce czasem 4 min. 46,3 sek.







WYNIKI MISTRZOSTW ŚWIATA

Modele szybkie

1.	B. Wiśniewski — USA	— 227 km/h
2.	Krizsma Gyula — Węgry	— 225 km/h
3.	L. Glenn — USA	— 223 km/h
25.	A. Rachwał — Polska	— 200 km/h
40.	S. Skotniczy — Polska	— 166 km/h
42.	O. Piwko — Polska	— 145 km/h

Startowało 49 zawodników.

Modele akrobacyjne

1.	J. Sirotkin — ZSRR	— 2 101,6 pkt.
2.	J. Kari — Finlandia	— 2 071,0 pkt.
3.	R. Gialdini — USA	— 2 027,9 pkt.
35.	Kaźmierowski — Polska	— 1 445,3 pkt.

Startowało 44 zawodników.

Modele wyścigowe

1.	Place — Haworth — Anglia	— 4 min. 51,2 sek.
2.	Trnka — Drażek — CSRS	— 5 min. 58,4 sek.
35.	J. Tomaszewski — A. Rachwał — Polska	— 5 min. 59,0 sek.

Startowało 54 zawodników.

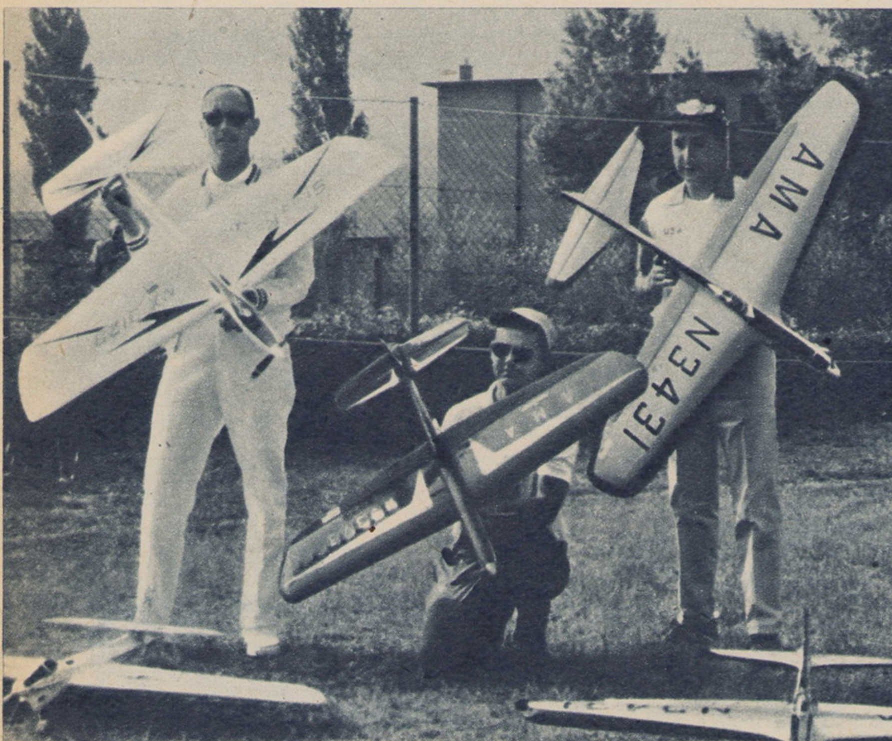
dobrych zespołów zalicza się te, które uzyskują wynik poniżej 5 minut (czas przelotu bazy 10 km). Sztuki tej w Budapeszcie dokonało 14 zespołów.

Mistrzowski zespół Haworth-Place (Anglia) latał na silniku ETA-15 (z fabrycznie zmodyfikowanym gaźnikiem). Wykonywał regularnie po 54 okrążenia (tylko jedno międzylądowanie) z szybkością około 160 km/h. Inną taktykę reprezentował zespół Drazek — Tinka CSRS (II miejsce), który wykonywał po 34 okrążenia (dwa międzylądowania) z prędkością 160—170 km/h i do perfekcji opanowaną technikę startu i lądowania. Mieli oni silnik typu MVVS. Atutami w tej klasie modeli jest prędkość lotu i intensywny trening dla zgrania się zespołu. Nasze zespoły ustępowały przede wszystkim zgraniem się. Przy właściwych treningach wyniki mogą być znacznie lepsze.

Faworytami w akrobacji byli Kari (Finlandia) i Sirotkin (ZSRR). Ci zawodnicy nie zawiedli i pokazali loty godne mistrzów. W Budapeszcie zwyciężyła rutyna, którą reprezentuje inż. Sirotkin. Kari zajął drugie miejsce. Obydwaj zawodnicy reprezentują najwyższy poziom, a figury w ich wykonaniu są bezbłędne i charakteryzują się lekkością wykonania. Dobrze wykonujących programy jest wielu, przy czym pierwsza dwudziestka zawodników reprezentuje wyrównany poziom. Miarą pewności w opanowaniu pilotażu jest wykonywanie bardzo efektownych i pracochłonnych kopii samolotów odrzutowych w adaptacji na modele akrobacyjne. Tendencję tę lansują zawodnicy ZSRR i USA. Nasi zawodnicy zajęli wyjątkowo dalekie miejsca: Kaźmierowski 35, a Kujawa 37. Jaskrawo występuje brak treningu. W tej kategorii pilnie poszukiwany jest trener.

W zakończeniu pierwszych informacji z mistrzostw pragnę wyjaśnić, że celowo unikałem analizy i omówienia technicznego modeli i sprzętu, gdyż poszczególni zawodnicy (Jan Tomaszewski o wyścigu, A. Rachwał o prędkich i Wł. Bredsznajder o akrobacji) zobowiązali się do opracowania tego tematu i opublikowania na łamach „SP".

Typowe modele akrobacyjne zespołu USA.





Stanisław Żurad ze swoim rewelacyjnym modelem. Odbiornik znajduje się w niskiej nadbudówce podskrzydłowej. Foto: J. Kosiński

PIERWSZA W ŚWIECIE GUMÓWKA KIEROWANA RADIEM

Nasz mistrz Stanisław Żurad (przypomnijmy — najlepszy sportowiec modelarski XX-lecia w ankiecie „Skrzydlatej Polski") jeszcze raz okazał się nowatorem i to w skali światowej. Mianowicie **zbudował on i wielokrotnie demonstrował w locie pierwszy w świecie zdalnie kierowany model z napędem gumowym.** Jest to duże osiągnięcie techniczne, zwłaszcza gdy dodamy, że zdalnie kierowany model ŻS—108 nie tylko mieści się w typowym zakresie ciężarowym dla zwykłych gumowek, ale uzyskuje regularne loty kierowane w granicach 2 minut.

Nadajnik jednokanałowy pracujący na fali nośnej modulowanej w paśmie 27,12 MHz. Lampowy, z anteną prętową.

Odbiornik superreakcyjny całkowicie tranzystorowy bez przekaźnika ujawniającego, typ „Otarion" produkcji fabrycznej USA. Wymiary: 25,4 × 31,6 × 15,5 mm, ciężar — 14,5 G (bez zasilania), zasilanie (wspólnie z mechanizmem wykonawczym) z baterii miniaturowej 3V. Prąd bez sygnału z nadajnika — 15 mA, z sygnałem fali nośnej niemodulowanej — 4 mA, z sygnałem fali nośnej modulowanej — kilkaset mA.

Mechanizm wykonawczy — sterownik gwiazdowy o napędzie gumowym z dodatkowym stykiem obwodu oszczędzającego prąd.

Odbiornik jest wyposażony w optyczny wskaźnik dostrojenia ułatwiający jego obsługę w terenie. Odbiornik oraz model pokazujemy na zdjęciach.

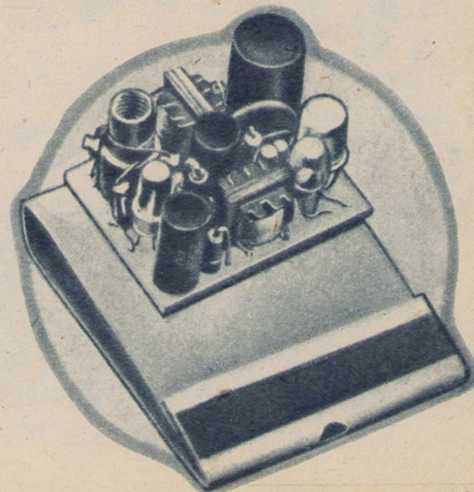
Loty kierowane modelu ŻS—108 były zupełnie poprawne i po pewnym treningu umożliwiają nawet wprowadzenie gumówki w dowolne obszary wznoszeń termicznych nad lotniskiem.

Stanisław Żurad zapowiada nowy model gumówki kierowanej zdalnie, opracowanej specjalnie, już w oparciu o dotychczas uzyskane doświadczenia. A doświadczeń tych jest sporo. Wymieńmy jako ciekawostkę, że zdalnie kierowana gumówka nie tylko nie musi mieć skłonu osi ciągu w dół, ale przeciwnie — oś ciągu może być bez obawy skierowana w górę. Daje to nowe możliwości optymalnego wykorzystania zespołu śmigłosilnikowego w modelu.

Powyższe doświadczenia były przeprowadzane w dniach 15—30 sierpnia br. podczas trwania ogólnopolskiego kursu dla radiomodelarzy Aeroklubu PRL w Ciechanowie. Drugi podobny kurs odbył się w Ciechanowie w dniach od 1 do 14 sierpnia br. Wzięło w nich udział ponad 40 uczestników z modelami, przede wszystkim szybowców. Obydwa zakończyły się egzaminami na świadectwa uzdolnienia, niezbędne do starań o uzyskanie zezwolenia na radiostację do zdalnego kierowania modeli.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Jednokanałowy odbiornik do zdalnego kierowania modeli — „Otarion". Odbiornik pokazany został w wielkości naturalnej (dla porównania — zapałki kartonowe). Odbiornik może być modulowany sygnałem o częstotliwości 300—1000 Hz. Największy zasięg — przy sygnale 600 Hz zmodulowany w 90—100%. Odbiornik może współpracować z mechanizmami wykonawczymi o oporności rzeczywistej powyżej 7 omów. Działa w zakresie napięcia zasilającego od 2,2 do 3,3 V.



Z HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

POLSKIE WOJSKA BALONOWE

Mgr ANDRZEJ MORGAŁA

Spośród wszystkich rodzajów broni siły powietrzne posiadają najbardziej burzliwy charakter rozwoju. Krótka, bo pięćdziesięcioletnia historia lotnictwa wojskowego ukazuje narodziny jednych rodzajów, ich rozwój, zanik, pojawianie się następnych kategorii, typów itd. Ludzie jednego pokolenia pamiętają wyprawy bombowe sterowców, niezdarne loty bojowych wielopłatów, pierwsze pojedynki powietrzne, lotnictwo liniowe, lotnictwo towarzyszące oraz wiele innych pojęć i zjawisk zmieniających się jak w kalejdoskopie. Zresztą po co sięgać pamięcią wstecz. Obecnie jesteśmy świadkami stopniowego zaniku klasycznego lotnictwa bombowego i jednocześnie rozwoju broni rakietowej. Nastąpił także okres rozwoju aparatów pionowego startu. Z nowych pojęć zrodził się termin „Kawaleria Powietrzna" — oznaczający wojsko wyposażone w śmigłowce przystosowane do działań na polu walki.

Niewielu czytelników, zwłaszcza młodszych pamięta, że jednym z minionych rodzajów broni były wojska balonowe. Oddziały takie istniały również w Polsce. Pomimo wspólnego dowództwa z innymi jednostkami lotnictwa zachowały odmienny charakter wynikający z przypadających im specyficznych zadań. Dla wyjaśnienia należy dodać, że wówczas wojska balonowe wspólnie z wojskami lotniczymi (wyposażonymi w samoloty) i środkami obrony przeciwlotniczej, tworzyły wojską powietrzne kraju. Oczywiście wojska lotnicze dominowały w tym związku, a z czasem coraz bardziej zyskiwały na znaczeniu. Oddziały balonowe spełniały rolę uzupełniającą współpracując z innymi rodzajami broni. Pomimo stopniowego usuwania w cień, tętniły własnym życiem wykazując się niejednym ciekawym osiągnięciem.

Armia Polska w 1919 r. nie miała jednolitej struktury. Antagonizmy i uprzedzenia poważnie utrudniały proces konsolidacji. Lotnictwo znajdowało się w zalążku, dysponując różnorodnym sprzętem pozostawionym przez zaborców. W tym okresie wyłoniła się w armii grupa oficerów pochodzących z oddziałów balonowych byłych armii zaborczych. Na czele grupy stał najstarszy stopniem, pułkownik-pilot sterowcowy Aleksander Wańkowicz. Był on inicjatorem stworzenia polskich wojsk balonowych. Szybkie przeprowadzenie organizacji okazało się jednak niemożliwe do zrealizowania. Na przeszkodzie stał brak sprzętu niezbędnego do szkolenia i działalności liniowej. Przeprowadzony spis na terenie Kongresówki i Małopolski wykazał, że nie odziedziczono żadnego wyposażenia, które pozwoliłoby na stworzenie podstaw wojsk balonowych. Dopiero po Powstaniu Wielkopolskim i oswobodzeniu tej części kraju przejęto w Poznaniu pewną ilość sprzętu. W hali sterowcowej na Winiarach znajdowały się dwa balony obserwacyjne Parseval Sigsfeld „Drachen", dźwigarka Alpina, kilkaset butli z wodorem oraz sprzęt pomocniczy. Uzyskane trofea aczkolwiek bardzo skromne, pozwoliły na uformowanie pierwszego oddziału balonowego. W kwietniu 1919 r. powołano do Poznania płka Wańkowicza powierzając mu z dniem 31. IV. organizację nowej jednostki. Wojsko mieściło się w koszarach przy ulicy Ratajczaka, a park balonowy znajdował się w poprzednio wspomnianej hali na Winiarach.

Rozkazem z 31. IV. 1919 r. utworzono Oficerską Szkołę Aeronautyczną (O.S.Aer.), którą otwarto 21. V. 1919 r. Dowódcą szkoły został płk pil. ster. Feliks Bołsunowski. W tym samym czasie poprzez Polską Misję Zakupów Wojskowych zaczęto starać się o sprzęt z demobilu francuskiego i amerykańskiego. 5 maja 1919 r. uformowano pierwszą kompanię liniową pod dowództwem por. S. Bilka. Nieco później, pod koniec maja zorganizowano ruchomy park aeronautyczny przekształcony w sierpniu na Centralne Składy Aeronautyczne. W czerwcu utworzono dwie dalsze kompanie liniowe, a w połowie lipca — baon areronautyczny pod dowództwem kpt. Jana Wolszlegiera. Pierwszy wzlot balonu obserwacyjnego został wykonany 23 lipca 1919 r. obok hali na Winiarach. Wzlotu dokonał płk. Wańkowicz na balonie Parseval. Pod koniec 1919 r. nadeszły z Wiednia pierwsze dostawy zrealizowane przez Misję Wojskową w Paryżu. Otrzymano wówczas balony obserwacyjne Caquot typ „R", dźwigarki Caquot na podwoziu Latil, samochody ciężarowe US i inne wyposażenie techniczne. Znaczna ilość nowego sprzętu oraz pierwsze kadry absolwentów O.S.Aer. pozwoliły na uformowanie dwóch dalszych baonów liniowych i baonu zapasowego. Każdy baon składał się z dwóch kompanii liniowych i jednego ruchomego parku aeronautycznego. Na stanie baonu znajdowały się trzy balony Caquot typ „R". Baon zapasowy posiadał trzy rezerwowe kompanie liniowe.

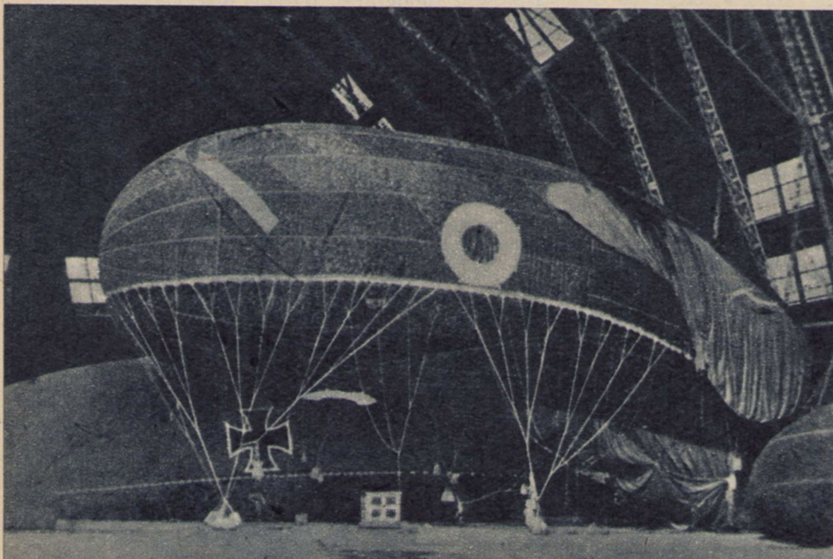
W 1920 r. organizacja wojsk została zakończona. Oddziały balonowe rozlokowano w następujących miejscowościach: Poznań-Sołacz — I baon, Legionowo — II baon, Toruń — III baon.

W 1921 r. w skład wojsk balonowych wchodziły trzy baony liniowe, Oficerska Szkoła Aeronautyczna oraz Centralne Składy Balonowe. Wojska podlegały bezpośrednio Wydziałowi Balonowemu III Dep. Żeglugi Powietrznej. Dowódcą był w dalszym ciągu płk Wańkowicz. Lata 1921—1922 były dla wojsk okresem pomyślnego rozwoju. Zamiast uszczuplenia jednostek jak to miało miejsce w innych rodzajach broni, wojska balonowe zwiększyły stan liczebny. Powstały trzy nowe baony: IV — w Krakowie, V — w Brześciu i Szkolny Baon Sterowcowy przy O.S.Aer. w Toruniu. Intensywnie pracowała Szkoła wypuszczając młode kadry oficerów. Sprowadzono dalszy sprzęt, między innymi sterowiec Zodiac. W 1924 r. zwiększył się zakres pracy o dodatkowe zadania z obrony przeciwlotniczej. Zaczęto wówczas formować pierwsze plutony balonów zaporowych. Naturalnymi bazami wojsk balonowych były miejscowości, gdzie znajdowały się hale sterowcowe. Po zaborcach pozostały dwa duże obiekty o konstrukcji stalowej. W Poznaniu na Winiarach — hala sterowców Zeppelina o długości 150 m i w Toruniu — hala sterowców Parsevala o długosci 60 m. Podczas wojny istniała jeszcze jedna budowla tego typu. Była nią druga hala sterowców Zeppelina na Polu Mokotowskim w Warszawie. Zdemontowali ją Niemcy w 1918 r. W latach 1925—1926 zbudowano w Legionowie nową halę o konstrukcji drewnianej i długości 60 m. Jedynym elementem niepalnym był dach wykonany z płyt eternitowych. Najdłużej przetrwała hala w Toruniu. Dopiero około 1950 r. sędziwą konstrukcję pocięto na złom.

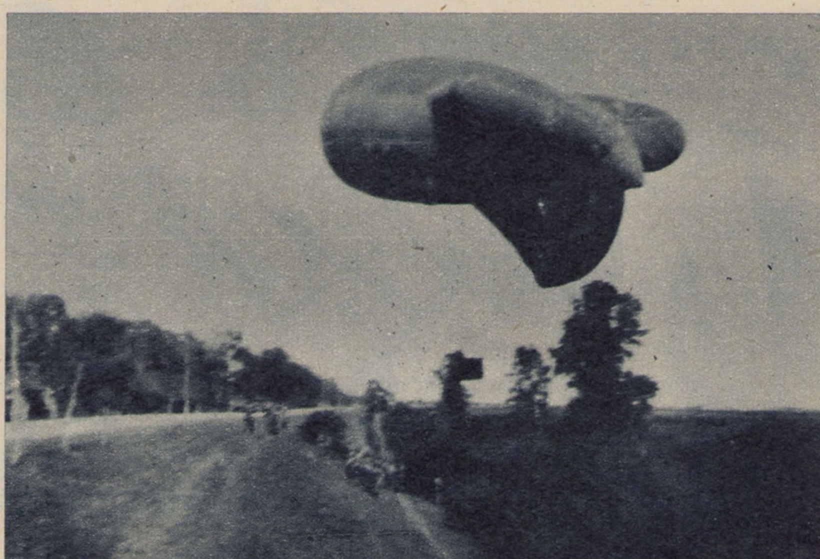
Cięcia organizacyjne dosięgły także aeronautów. Reorganizację wojsk przeprowadzono w latach 1923-24. Ilość batalionów ograniczono do jednego z miejscem postoju w Toruniu. Batalion składał się z czterech kompanii balonów obserwacyjnych i jednej kompanii balonów zaporowych odkomenderowanej do Legionowa. Zlikwidowano również O.S.Aer. zastępując ją kursami organizowanymi w miarę potrzeby przy I baonie w Toruniu. Wkrótce okazało się, że wprowadzony schemat nie odpowiada warunkom mobilizacji i uformowano w 1925 r. batalion nr II w Legionowie. W tym samym czasie dowódcą wojsk balonowych został płk F. Bołsunowski, który pełnił tę funkcję do 1927 r. Po nim kolejno dowódcami byli: od 1927 do 1934 r. — ppłk Hilary Grabowski, a od 1934 do 1939 — ppłk Jan Wolszlegier. W pierwszym okresie istnienia wojska balonowe cieszyły się uznaniem i poparciem w dowództwach wyższych szczebli. Stosunek ten wynikał z orientacji politycznej i czerpania wzorów z armii francuskiej, gdzie przywiązywano dużą wagę do tego rodzaju broni. Z czasem dowódcy zmieniali się, zmieniały się również poglądy na zastosowanie balonów w przyszłej wojnie. Gen. Ludomir Rayski, który najdłużej pełnił funkcje dowódcy lotnictwa, ledwo tolerował wojska balonowe przejawiając przy tym szczególną niechęć do balonów obserwacyjnych. Był on skłonny do poparcia oddziałów balonów zaporowych, na które też nie przydzielano zbyt wielkich dotacji. Zresztą istniały wręcz odwrotne koncepcje. Mianowicie, w związku z niedostateczną ilością balonów zaporowych, opracowano projekt przewidujący ich likwidację, przy czym proponowano pozostawienie jedynie kompanii obserwacyjnych. Projekt nie został zrealizowany.

Trudności finansowe od początku rzutowały na sprawę zaopatrzenia w sprzęt. Jak wspomniano, pierwsze balony zdobyto w 1919 r. w Poznaniu. Były to dwa egzemplarze typu Parseval Sigsfeld „Drachen". Balony te wprowadzono na uzbrojenie armii pruskiej w 1896 roku. Podczas pierwszej wojny światowej stosowane były przez obydwie strony walczące w Europie. Słynne „latające kiełbasy" były w opisywanym czasie sprzętem przestarzałym wycofywanym z pierwszej linii. W Polsce wykorzystano je do szkolenia pierwszych słuchaczy O.S.Aer. Standardowym balonem liniowym był Caquot typ „R". Pewną ilość tych balonów sprowadzono z Francji w latach 1919—1923. Razem z balonami na uwięzi sprowadzono kilka balonów wolnych typu E2 o objętości 750 m³. Służyły one do wstępnego szkolenia obserwatorów. Należy bowiem pamiętać, że w przypadku zerwania liny uwięzi balon obserwacyjny zamieniał się w balon wolny i tu obowiązywały arkana sztuki pilotażu statkiem tej klasy. Balony typu E2 napełniano zużytym wodorem przetłaczanym z balonów obserwacyjnych. Objętość powłoki E2 pozwalała na całkowite napełnienie jej z powłoki „R", która mieściła około 1000 m³ gazu. Na początku 1922 r. zakupiono we Francji, również z demobilu sterowiec ciśnieniowy Zodiac VZ-11 o objętości 3150 m³. Nabytek był reprezentantem

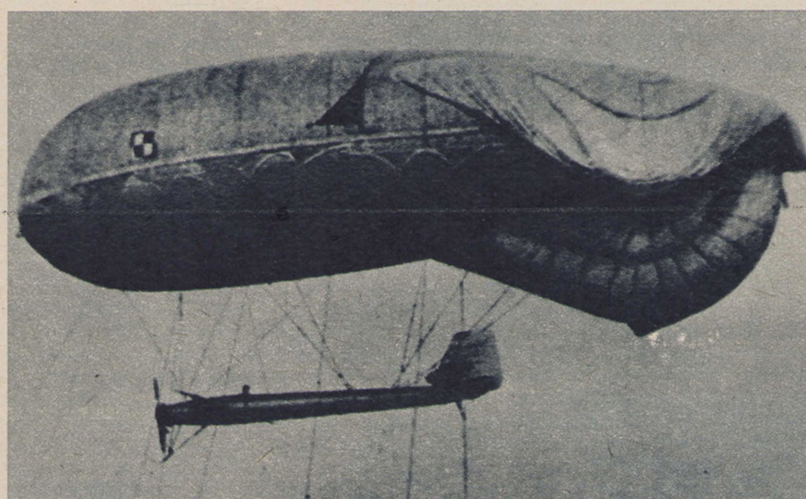
Balony niemieckie z I wojny światowej zdobyte w hali sterowcowej na Winiarach w Poznaniu.



Kompania balonów obserwacyjnych por. A. Narkiewicza podczas akcji bojowej we wrześniu 1939 r. w rejonie Modlina.



Balony na uwięzi używane w wojsku polskim. Oznaczenia: 1 — Parseval — Sigsfeld „Drachen", 2 — Caquot typ „R", 3 — Caquot — WWBiS „BD", 4 — Caquot — WWBiS „NN", 5 — Gazochron WWBiS — 100 m³.



Motobalon WWBiS — drugi i ostatni polski aerostat z napędem silnikowym.

klasy „Vedette" przeznaczonej do patrolowania wód, eskortowania konwojów oraz do wykrywania i niszczenia okrętów podwodnych. Podczas pierwszej wojny światowej VZ-11 służył na Morzu Śródziemnym. Uzbrojenie stanowiło kilka bomb zawieszonych pod gondolą. W służbie marynarki francuskiej znany był jako „Commendant Coutelle" w Polsce otrzymał nazwę „Lech". Sterowiec został przydzielony do O.S.Aer., gdzie utworzono szkolny batalion sterowcowy. Ogółem w latach 1923-26 wyszkolono osiemnastu pilotów i kilkadziesiąt osób załogi. Pierwszym komendantem „Lecha" był kpt. Sławomir Bilek, a następnie kpt. Kazimierz Kraczkiewicz. Piloci szkoleni byli w rejonie Torunia, niemniej jednak często odbywano przeloty do Poznania i Legionowa. Sterowiec był wykorzystany wówczas do lotów propagandowych, dziennych i nocnych. Największą ilość godzin na „Lechu" wylatali piloci: Bilek, Burzyński, Janusz i Kraczkiewicz. W 1926 r. sterowiec przeznaczony został do kasacji. Z powłoki uszyto pięć hangarów, a części metalowe oddano na złom.

W latach 1922-23 zorganizowano samodzielną jednostkę remontowo-produkcyjną. Załoga posiadała już pewne doświadczenie zdobyte przy naprawach balonów obserwacyjnych. Warsztaty, o których mowa, powstały drogą kolejnych przeobrażeń z Centralnych Składów Aeronautycznych. W 1923 r. jednostka nosiła nazwę: Wojskowe Warsztaty Aerostatyczne, spolszczoną nieco później na Wojskowe Warsztaty Balonowe. Pierwszy balon zbudowany całkowicie w kraju wykonano latem 1924 r. Był to obserwacyjny balon Caquot typ „BD". Projekt aerostatu opracowano w Wojskowym Centrum Balonowym Chalais Meudon pod Paryżem. Produkowany z licencji BD był konstrukcją na wskroś nowoczesną stawianą na wzór jeszcze w literaturze fachowej lat czterdziestych. Balon posiadał szereg pomysłowych rozwiązań konstrukcyjnych. Zamiast ciężkiego balonetu zastosowano pasy rozszerzalne, olinowanie zawieszono na mostach parabolicznych, a powłoka odznaczała się starannym kształtem. Pułap wynosił 1800 m, przy czym operacje można było przeprowadzać przy wietrze do 25 m/sek. Promień obserwacji w sprzyjających warunkach terenowych i atmosferycznych wynosił 30 km. Do wyposażenia obserwatora w koszu należał spadochron piersiowy, rkm 7,62 mm, aparat fotograficzny o dużej ogniskowej, telefon i środki łączności optycznej. W 1926 r. zaczęto produkować balony zaporowe Caquot typ „N" i „NN" stosowane w układzie tandem. W 1927 r. zbudowano pierwszy balon wolny 1200 m³ według oryginalnego projektu por. Zbigniewa Burzyńskiego. Balon otrzymał nazwę „Wilno". W 1932 r. wypuszczono balon 2200 m³ „Polonia". Był on reprezentantem klasy „Gordon Bennett" przeznaczonej specjalnie na zawody o charakterze międzynarodowym. Do 1930 r. balony na uwięzi produkowano w pojedynczych egzemplarzach, dopiero w latach trzydziestych wypuszczono kilka serii. Ogółem do 1938 r. wykonano około pięćdziesięciu balonów BD i dwustu N i NN. Balony wolne budowano w mniejszych ilościach. Dla wojska przeznaczony był dawny typ E2 o pojemności 750 m³. Cywilni odbiorcy, krajowi i zagraniczni, mieli większy wachlarz zainteresowań. Dla potrzeb sportu budowano balony o pojemnościach: 450, 600, 900, 1200, 1600 i 2200 m³. Ogółem wyprodukowano około trzydziestu balonów wolnych i kilkadziesiąt zapasowych powłok.

CIĄG DALSZY NA STRONIE 18

EGZAMIN WYTRWAŁOŚCI

(dokończenie)

WSPOMNIENIA OFICERA NAPISAŁA kpt. pil. BRONISŁAWA DUDEK



KIEDY po lądowaniu poprosiłam o uwagi, porucznik Hofman uśmiechnął się mówiąc:

— Wykonajcie loty samodzielnie tak samo, jak ten ze mną, wtedy nie będę miał uwag!

Po tych słowach instruktor wysiadł z drugiej kabiny i zamknął owiewkę w pierwszej, sprawdzając przy tym dokładnie kabinę. Trema, do której niestety muszę się przyznać, zaczęła na mnie mocniej działać, zwłaszcza kiedy po zajęciu miejsca w drugiej kabinie spojrzałam do pierwszej i zamiast instruktora zobaczyłam w niej worek z piaskiem.

— Jak się czujecie, Kamińska? — powtórzył pytanie instruktor, stojąc na skrzydle i pomagając mi zapiąć pasy. — Uważajcie na kierunek przy starcie, lećcie spokojnie, bez tremy, a w przypadku poważniejszego błędu w czasie podejścia do lądowania odejdźcie na drugi krąg, ponownie obliczajcie i uważajcie, jak lądujecie.

Spokojne słowa instruktora dodawały mi wiary we własne siły.

— Tak jest, obywatelu poruczniku, postaram się dobrze wykonać zadanie — odpowiedziałam.

Instruktor jeszcze raz skontrolował poszczególne przyrządy w kabinie, następnie zszedł ze skrzydła samolotu i osobiście odprowadził mnie z linii startu przygotowawczego na wykonawczą linię startu. Znów, w miarę jak zwiększałam obroty silnika w czasie kołowania, zaczęła powracać trema. Ostatni raz sprawdziłam położenie iskrowników, kranu przeciwpożarowego oraz dźwigni pompki zastrzykowej. Z kolei przeprowadziłam obserwację powierzchni lotniska w linii startu, zwracając uwagę, czy nie znajdują się tam jakieś przeszkody, oraz obserwację przestrzenną powietrza. Startowy uniósł białą chorągiewkę. Ostatni raz spojrzałam na uśmiechniętego i pozornie spokojnego instruktora, który wyciągnięciem ręki zezwalał na start. Od tej chwili nie wiem już, co się stało z tremą: czy była duża czy mała, czy jej w ogóle nie było. Pamiętam tylko, że po otrzymaniu sygnału „start zezwalam" przeniosłam wzrok na punkt orientacyjny na horyzoncie, tak jak mnie zawsze uczył instruktor, po czym płynnie dałam pełne obroty silnika. Pamiętam, że silnik pracował o wiele głośniej niż wtedy, gdy leciałam z instruktorem, że maska chciała mi uciec w lewo z obranego punktu, ale jej nie pozwoliłam. Potem oddzieliłam samolot od ziemi i po „wytrzymaniu" przeszłam na „wznoszenie".

Dopiero po wykonaniu pierwszego zakrętu przypomniałam sobie o tremie, ale teraz już się z niej śmiałam. Skoro byłam w powietrzu, od razu poczułam się „nieustraszonym" pilotem. Po drugim zakręcie zaczęłam manewrować samolotem, wykonując żmijki w lewo i w prawo, żeby nie pomyśleli na ziemi o tremie. Bohatera jednak nie mogłam grać zbyt długo. Trzeba było zacząć przygotowanie do lądowania, najważniejszego elementu lotu.

Po wyjściu z kabiny czułam się szczęśliwa. Meldowałam się kolejno instruktorowi, dowódcy klucza i dowódcy eskadry. Wszyscy gratulowali mi. Tradycyjny „kopniak" ominął mnie jako kobietę. Koledzy ściskali mi tylko dłoń mówiąc: zawstydziłaś nas, wyleciałaś pierwsza, trzymaj się tak dalej. Za kilka dni przyjechaliśmy na pewien czas do dawnych koszar. Zobaczyłam wtedy na ścianach długiego korytarza, z którego prowadziły wejścia do wszystkich sal podchorążych, hasło wykonane dużymi literami: „CZEŚĆ PRZODOWNICZCE WYSZKOLENIA". Był to pomysł oficera politycznego. Wykonali je koledzy. Czułam się bardzo szczęśliwa. Przyrzekłam sobie wtedy nie zawieść w dalszym ciągu zaufania dowództwa.

Po ukończeniu programu na UT-2 czyniłam starania na zezwolenie mi na loty na samolotach myśliwskich. Z tym okresem, jak również z początkami szkolenia na samolotach bojowych, wiążą się najboleśniejsze wspomnienia z całej mej kariery pilota wojskowego. Pewnego dnia przyjechał na inspekcję generał Romejko. Staliśmy z całą szkołą na zbiórce, prezentując broń. Generał przyjmował raporty od poszczególnych dowódców. Po defiladzie przeprowadził krótkie rozmowy z podchorążymi, pytając, kto na jakich typach samolotów chciałby latać. Gdy zbliżył się do szeregu, w którym stałam z Zosią, serce waliło mi jak młotem — „Czy uwzględni moją prośbę" — myślałam drżąc z podniecenia.

— A wy, jakie macie dalsze plany? — zapytał zatrzymując się.

— Chciałabym latać na „Jakach" — odpowiedziałam prężąc się w postawie zasadniczej.

— Wy! Na „Jakach"?! — wykrzyknął wskazując na mnie palcem, po czym skrzyżował ręce na brzuchu i wybuchnął długim, nie kończącym się śmiechem.

Był niskiego wzrostu, mocno otyły i kiedy tak trząsł się ze śmiechu, sprawiał bardzo nieprzyjemne wrażenie. Dużo wysiłku kosztowało mnie to, żeby nie złamać dyscypliny wojskowej i nie wybuchnąć podobnie brutalnie jak on. „Dlaczego on się śmieje? Dlaczego nie mogłabym latać?" — myślałam ze złością i z goryczą.

Przecież w Związku Radzieckim kobieta była dowódcą pułku bombowego, a również w innych krajach kobiety latają na najnowocześniejszych typach samolotów.

— Właśnie że będę latała, obywatelu generale — powiedziałam z gniewem i goryczą, ale on już tego nie słyszał, odszedł bowiem ubawiony moim wystąpieniem.

— Nie rzucaj się — powiedział kolega stojący obok w szeregu. — Lepiej wykaż czynem, co potrafisz.

— Wykażę — powiedziałam z zaciętością. — Wykażę...

Szczęście mi sprzyjało. Po jakimś czasie przyleciał do nas dowódca wojsk lotniczych. Rozmawiał z nami po przyjacielsku, zaznajamiał się z bolączkami podchorążych, tłumaczył, przekonywał, wydawał decyzje. Od razu wyczuliśmy w nim doświadczonego wychowawcę, opiekuna żołnierzy. Kiedy przeprowadzał z nami rozmowy, w olbrzymiej sali szkoły dęblińskiej, wstałam spośród kilkuset pochorążych i o wiele pewniej niż kiedyś przedstawiłam nowemu dowódcy swoją prośbę. Generał Turkiel milczał chwilę i przyglądał mi się bacznie. W jego spojrzeniu odczytałam poważne zainteresowanie.

— A nie będzie wam ciężko? — rzekł po chwili namysłu.

Na sali zrobiła się cisza.

— Obywatelu generale, przecież w Związku Radzieckim kobiety brały udział w walce powietrznej z wrogiem... Przecież...

Dowódca słuchał cierpliwie, pozwolił mi do końca wypowiedzieć wszystkie argumenty, a potem rzekł:

— Rozumiem, ja nie zadałem pytania dlatego, abym wątpił w możliwości opanowania przez was bojowej maszyny. Spytałem po prostu, czy nie będzie wam za ciężko? Ale dobrze, zostańcie, porozmawiamy jeszcze.

Czułam wdzięczność dla dowódcy za takie wyrozumiałe potraktowanie mojej prośby. Po rozejściu się podchorążych generał Turkiel wezwał mnie i długo mówił o trudnościach, jakie będę napotykała podczas szkolenia na „Jakach". Na zakończenie rozmowy rzekł z uśmiechem do swego zastępcy:

— No cóż, przyjmiemy?

— Gratuluję — rzekł pułkownik Gaszyn, ściskając mi dłoń.

Dopiero teraz poznałam go, podszedł bowiem do dowódcy w czasie naszej rozmowy. „Przyjmiemy!!!" Z radością powtarzałam sobie w myśli. „Gratuluję!" — dźwięczały mi w uszach słowa tego, którego już na mandatówce polubiłam całym żołnierskim sercem, mimo że byłam jeszcze wtedy w cywilnym płaszczu. On to wówczas mówił do mnie tak serdecznie, gdy zapadła decyzja o przyjęciu do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Po tej rozmowie zostałam przeniesiona na lotnisko polowe i rozpoczęłam naukę na „Junakach".

Poznałam wiele nie znanych dotąd agregatów silnika, instalacji powietrznej i instalacji elektrycznej. Zapoznawałam się z uzbrojeniem samolotu, z wciąganiem i wypuszczaniem podwozia oraz klap, a także z nawiązywaniem łączności radiowej.

Szkoląc się na „Junakach" byłam przydzielona do grupy instruktora Chodźki. Dopóki żył mój instruktor, człowiek śmiały, odważny, stanowczy, człowiek, który z głębokim oddaniem spełniał swoje obowiązki instruktora, i ja wówczas nie miałam trudności w szkoleniu. Wyleciałam samodzielnie trzecia z eskadry, latałam samodzielnie po kręgu i na kontrolę do strefy, zgodnie z programem. Uważano mnie — tak jak i na podstawowych samolotach — za zdyscyplinowaną i pilną uczennicę. Czułam się niezmiernie szczęśliwa, że wreszcie moje najskrytsze marzenia ziściły się: latam na wybranej maszynie... Dopięłam tego, do czego dążyłam z uporem znosząc wiele trudu. Krótko jednak trwało moje szczęście. Zło zaczęło się od dnia, w którym tragicznie zginął mój instruktor.

W pierwszym locie kontrolnym mój „nowy" instruktor obrzucił mnie potokiem wulgarnych słów za to, że przy lądowaniu podczas dobiegu zbyt energicznie nacisnęłam na hamulec. Słowa nowego instruktora wypowiedziane z wściekłością ubliżyły mi. Nie byłam nigdy przyzwyczajona do czegoś podobnego. Nie spotkałam się do tej pory z taką metodą nauczania, z takim niewłaściwym traktowaniem przez przełożonych. Mój instruktor szkolił mnie tak, aby mnie nigdy nie wyszkolić. Zrozumiałam to dopiero w znacznie późniejszym czasie, kiedy sama zostałam instruktorem, przekonując się, czym instruktor powinien się kierować w ocenie ucznia oraz jakie metody nauczania winien stosować. Wtedy o tym jeszcze nie wiedziałam i tylko martwiłam się, dlaczego tak mi źle idzie, dlaczego instruktor tak mnie nie cierpi.

— Uczyć się z „Kursu wstępnych wiadomości lotniczych", po to został napisany — zbywał mnie zawsze, kiedy zwracałam się o wytłumaczenie jakiegoś elementu lotu. W ogóle traktował mnie bezdusznie, tak jakbym była „parszywą owcą" w jego grupie. Kiedy usunął już dwóch podchorążych, przyszła kolej na mnie. Dowódca eskadry bał się odpowiedzialności, poleciał ze mną tylko dla formalności i dalej opierał się na zdaniu instruktora. Wkrótce po jednym z lotów kontrolnych instruktor zawiesił mnie w lataniu na dłuższy czas, a następnie wysłał raport do dowódcy Wojsk Lotniczych o skreślenie mnie z listy podchorążych pilotów. W raporcie tym motywował, że jestem wybitnie niezdyscyplinowana oraz że ze względu na błędy popełniane w locie nie nadaję się do dalszego szkolenia. Dowódca Wojsk Lotniczych po przeczytaniu raportu wezwał mnie natychmiast i rozpatrywał moją sprawę w obecności kilkunastu starszych oficerów oraz swoich pomocników.

Jeden z oficerów przeczytał raport napisany przez instruktora:

„...W powietrzu czuje się źle, w strefie w czasie przeciążeń puszcza stery i chowa się do kabiny". — Zapamiętałam dokładnie ten urywek.

— Czy to prawda? — zwrócił się do mnie pułkownik Gaszyn, który znał mnie z zachowania w powietrzu i któremu najbardziej niedorzeczne wydawało się to sformułowanie.

Krew uderzyła mi do głowy. Jakże podli są ludzie. Wymyślić to mógł tylko mój instruktor.

— Nigdy w powietrzu nie czułam się źle. Latałam nawet w dniach niedyspozycji i wcale nie narzekałam.

Kiedy wróciłam z Dowództwa Wojsk Lotniczych do naszej eskadry, przyleciał na inspekcję pułkownik Gaszyn. Polecił ze mną na lot kontrolny do strefy. Początkowo sam pilotował. Wykonywał wiele figur wyższego pilotażu, wywoływał maksymalne przeciążenia i obserwował mnie przy tym bacznie. Potem oddał mi stery i polecił wykonać wszystkie figury przewidziane programem. W czasie wykonywania prawej beczki jak zwykle maszyna weszła mi w korkociąg. Inspektor przerwał dalsze zadania i wylądowaliśmy. W kwadracie na makiecie samolotu szczegółowo omówił ze mną technikę wykona-

nia beczki. Następnie polecieliśmy jeszcze raz do strefy kontrolno-pokazowej, gdzie kilkakrotnie pokazywał mi beczki w zwolnionym tempie, ucząc jednocześnie prawidłowej techniki wykonania. W tym właśnie locie opanowałam beczki, które do tej pory były dla mnie czarną magią. Wykonywałam je bez trudu, tak samo jak na samolotach podstawowych. Pułkownik Gaszyn odlatując polecił dowódcy eskadry codziennie planować mnie na loty.

Instruktor jednak postanowił postawić na swoim. Mimo rozkazu pułkownika Gaszyna ani razu nie zaplanował mnie na loty. Wysłał natomiast z kolei drugi raport, tym razem już do Centralnego Instytutu Badań Lotniczo-Lekarskich, gdzie zostałam wezwana na komisję lekarską. Instruktor napisał wniosek z rzekomej obserwacji mego stanu zdrowia, na podstawie której uważa, że złe samopoczucie w powietrzu i błąd w technice pilotowania powstają na skutek mojego niskiego wzrostu. Miał widocznie nadzieję, że skoro pułkownik Gaszyn nie odrzucił mnie w locie kontrolnym, to dokona tego komisja lekarska. Wiedział, że komisja lekarska kwalifikując mnie przed przejściem na „Jaki" kierowała się ogólnie bardzo dobrym stanem mojego zdrowia i bardzo dobrą opinią pilota, pomijając mój niski wzrost. Zresztą wielu pilotom brakowało jeden lub dwa centymetry do wzrostu określonego wymaganiami, mimo to byli świetnymi pilotami.

Mój instruktor wykorzystał ten moment uzasadniając w swojej opinii, że brak odpowiedniego wzrostu może stać się powodem jakiegoś wypadku lotniczego. Jeśli komisja lekarska otrzymuje taką właśnie opinię od instruktora o uczniu, to w każdym razie zastanawia się bardzo poważnie, czy kwalifikować go nadal do lotów, czy odrzucić. Podobnie było ze mną. Po szczegółowym zbadaniu przez wszystkich specjalistów długo rozmawiałam z przewodniczącym komisji lekarskiej. Nie pomogło tłumaczenie. Przewodniczący komisji był mało zorientowany w mojej sprawie. Wydając ostateczną decyzję musiał przede wszystkim kierować się orzeczeniem lekarzy fachowców, opinią instruktora oraz lekarza eskadry. Z rozmowy wywnioskowałam, że prawdopodobnie przeniesiona będę do drugiej kategorii zdrowia. Zrozpaczona opuściłam gmach komisji lekarskiej. W głowie mi szumiało.

Co teraz pocznę?... Czy naprawdę wszystko już stracone?... Nie! Jeszcze nie!... Upomnę się o swoje prawa!... Napiszę raport do Marszałka Polski. Dlaczego kilka miesięcy temu zakwalifikowali mnie, a teraz odrzucają?... Choćbym jednak napisała, to zanim raport dojdzie, będzie za późno. A może jeszcze raz pójść do dowódcy Wojsk Lotniczych? Nie, już godzina osiemnasta... Przecież za kilka tygodni promocja, podchorążowie zakończą wyszkolenie, a ja zostanę? — myślałam z rozpaczą. A jutro?... Nie!... Rozkaz wyjazdu miałam do dwudziestej czwartej, a pociąg o dwudziestej trzeciej... Kiedy wrócę do eskadry, będzie za późno... Za późno — kołatało w myślach i wlokłam się po ulicach Warszawy jak błędna. Nagle błysnęła mi myśl — pułkownik Gaszyn. Może go jeszcze zastanę? Wróciłam do gmachu Dowództwa Wojsk Lotniczych. Oficer dyżurny podał mi adres pułkownika, bo już go nie było. Potem stałam chwilę przed drzwiami prywatnego mieszkania dowódcy i wahałam się, czy dzwonić. Może o tej porze po pracy nie ma czasu na rozmowę o moich kłopotach?

Stojąc przed drzwiami inspektora, przypomniałam sobie błyskawicznie, jak kiedyś, jeszcze przed jego przylotem do naszej eskadry w mojej sprawie, poleciał do strefy ze mną major Robak, dowódca eskadry sąsiedniego lotniska. Po wyjściu z kabiny rzekł stanowczo w obecności mojego instruktora, dowódcy klucza i dowódcy eskadry: Uważam, że podchorąży Kamińska może latać na myśliwcach. Jakąż bezgraniczną wdzięczność poczułam do tego dowódcy. Przeciwstawiając swoją opinię opinii mojego instruktora, nie zawahał się on wziąć na siebie dużej odpowiedzialności, której tak bardzo obawiali się niektórzy moi przełożeni.

Ocknęłam się, zadzwoniłam. Drzwi otworzyła mi żona dowódcy oznajmiając, że mąż jeszcze nie wrócił. Zaprosiła mnie do pokoju. Czekałam krótko. Pułkownik Gaszyn zaskoczony był nieco moją obecnością, ale bardzo uprzejmie wysłuchał całej sprawy.

— Naprawdę, ani razu od czasu mojego pobytu w szkole nie zaplanowano was na loty, naprawdę? — dziwił się.

Po rozmowie z inspektorem lotnictwa zupełnie spokojna wróciłam do eskadry. Tym razem pomogła jego interwencja. Zmieniło się dużo w eskadrze. Ja natomiast latałam na swoim „Jaku", ukończyłam cały program i otrzymałam tytuł pilota-myśliwca. Nigdy nie miałam najmniejszego nawet uszkodzenia sprzętu. Spokojnie latałam do strefy i wykonywałam dobrze zadanie. Dlatego tak wiele zawdzięczam pułkownikowi Gaszynowi. Dlatego jego nazwisko pozostanie na zawsze w mojej pamięci i wspominać go będę jako dobrego dowódcę, przyjaciela żołnierzy.

Po promocji zostałam instruktorem. Przyjmując pierwszą grupę do szkolenia — ośmiu podchorążych — odczuwałam pewien niepokój. Bo nauczyć latać to jeszcze nie wszystko. Instruktor musi przede wszystkim dbać o wysoki poziom dyscypliny w swojej grupie. Musi niejednokrotnie stosować kary dyscyplinarne względem swoich uczniów w wypadku łamania przez nich dyscypliny wojskowej. — Czy będą mnie słuchali? — zadawałam sobie pytanie. Zdawałam sobie sprawę z tego, że męska ambicja jest czasami zbytnio wrażliwa, szczególnie wtedy, gdy kobieta zostaje przełożonym lub dowódcą. Praktyka wykazała, że niepotrzebnie martwiłam się przyjmując grupę. W początkowym okresie szkolenia korzystałam z uwag starszych kolegów — doświadczonych instruktorów — a później już sama dawałam sobie radę. Jeżeli nawet któryś z uczniów po przydzieleniu do mojej grupy przychodził z pewnym uprzedzeniem, że kobieta będzie go szkolić, to po niedługim czasie zmieniał zdanie.

Nie miałam kłopotów ze swymi uczniami. Znałam walory każdego z nich, co ułatwiało mi pracę. Tak, nie miałam złych uczniów. Lubiłam wszystkich, a oni też darzyli mnie sympatią. Cieszyłam się lepszymi z dnia na dzień wynikami w pracy. Cieszyłam się, że uczniowie dobrze zdali egzaminy, że wypuściłam już kilka grup samodzielnie. W eskadrze otaczała mnie atmosfera sympatii i uznania. Ja ze swej strony dawałam maksimum wysiłku, aby nie poderwać zaufania przełożonych.

★

Kimże jest ten mój dowódca major Mickaniewski? Dlaczego tak głęboko w serce wpada każde jego słowo? Major pilot Bohdan Mickaniewski nie jest „legendarnym wodzem", nie nosi srebrnej zbroi, nie jest bohaterem bitwy pod „N" — a jednak szanowaliśmy go, cenili — szanujemy nadal i cenimy, jak by był wcieleniem wymienionych postaci. Był on pionierem polskich instruktorów pilotów. Uczył się latać jeszcze w Związku Radzieckim. Zalicza się do tych instruktorów-dowódców, którzy pierwsi szkolili pilotów na naszych terenach. Wyszkolił i wychował wielu podchorążych, wielu oficerów. Był i jest lubiany i ceniony przez swoich podwładnych. Autorytet i szacunek zdobywa sobie przede wszystkim dzięki umiejętnemu podejściu do podwładnego.

Major pilot Bohdan Mickaniewski nie „ryczy" na podwładnych, nie obrzuca „łaciną", nie „sypie dzionkami" — jeżeli nie zachodzi stanowcza konieczność, a mimo to dyscyplina w jego pododdziale nie była i nie jest gorsza od dyscypliny wielu innych pododdziałów. Major Mickaniewski rozmawia z podwładnymi. Rozmawia długo i cierpliwie. Tłumaczy spokojnie — przekonywająco. A przede wszystkim wysłucha żołnierza do końca. Pozwoli mu wypowiedzieć wszystkie argumenty, nie przerywa, jeżeli nie zachodzi konieczność, nie peszy podwładnego, gdy ten nie umie się wysłowić. Potrafi być surowy, ale potrafi być również wyrozumiały. W czasie takiej rozmowy niejednokrotnie wyciśnie łzy z oczu podwładnego. Byłam i jestem dumna ze swego dowódcy. Sylwetka jego również na zawsze pozostanie w mojej pamięci.

★

Wiosna tysiąc dziewięćset pięćdziesiąty piąty rok. Urlop macierzyński zleciał szybko. Znów otrzymałam grupę, z którą kończyłam przygotowanie naziemne. Zbliżał się okres intensywnych lotów, okres praktycznego szkolenia uczniów w technice pilotowania.

— Czy nie będzie pani za ciężko? Czy nie lepiej, żeby pani czasowo zrezygnowała ze szkolenia uczniów w powietrzu? — pytał mnie major Mickaniewski. — Ma pani przecież teraz „dzieci" wymagające różnej opieki — czteromiesięczną córkę i ośmiu dojrzałych mężczyzn — uśmiechnął się dowódca — czy nie będzie pani za ciężko?

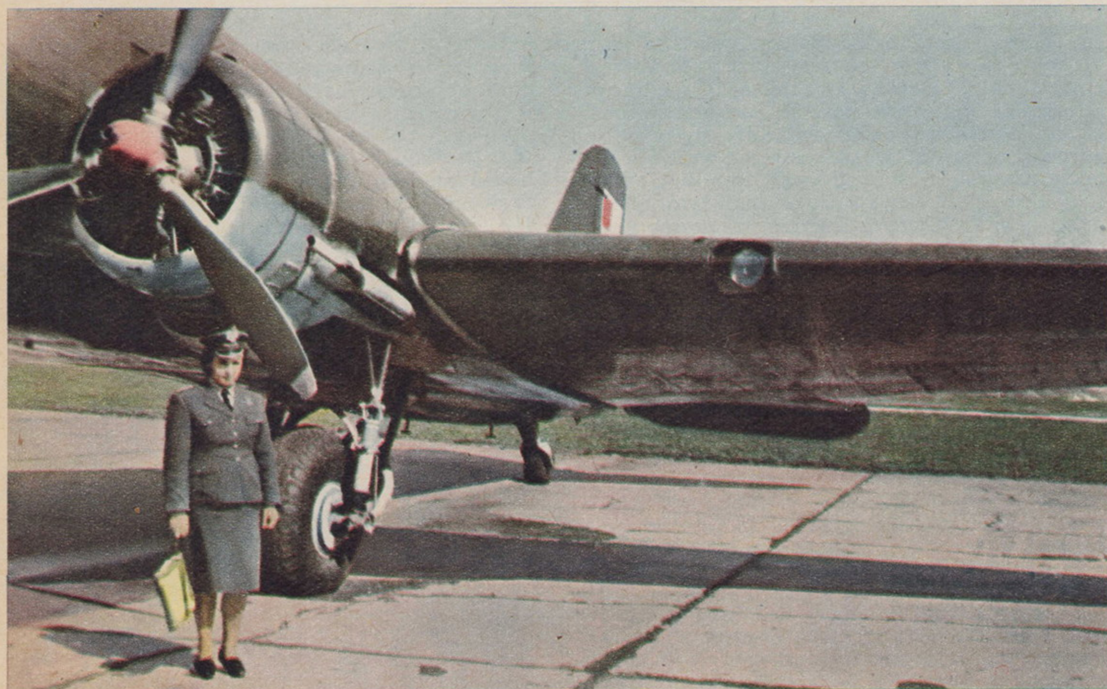
Nie mogłam zrezygnować z grupy, nie mogłam okazać się „babą". Miałam przecież odpowiednie warunki ku temu, żeby córeczce zapewnić należytą opiekę w czasie mojej nieobecności. Oprócz tego zatęskniłam za lotami, za pracą instruktorską. Przecież tak bardzo kocham swój zawód, loty — to moja pasja życiowa — nie, nie mogłam zrezygnować z grupy.

Znów cieszyłam się, kiedy moi uczniowie wylatywali samodzielnie, lądowali na piątki, kiedy bardzo dobrze zdawali egzaminy. W pracy czekało mnie zadowolenie z dobrych wyników — w domu maleńka pociecha. Znów otaczała mnie atmosfera szacunku, uznania. To prawda, że pracowałam ze zdwojonym wysiłkiem, ale cóż znaczył wysiłek w porównaniu z tym, że zdobyłam sobie całkowite zaufanie dowództwa. Powierzono mi przecież do szkolenia ludzi, drogocenny sprzęt lotniczy. Wywiązywałam się więc z zadania, jak tylko mogłam najlepiej, ku ogólnemu zadowoleniu. Otrzymywałam wiele nagród, byłam kilkakrotnie wyróżniana przez przełożonych, czułam się naprawdę szczęśliwa.

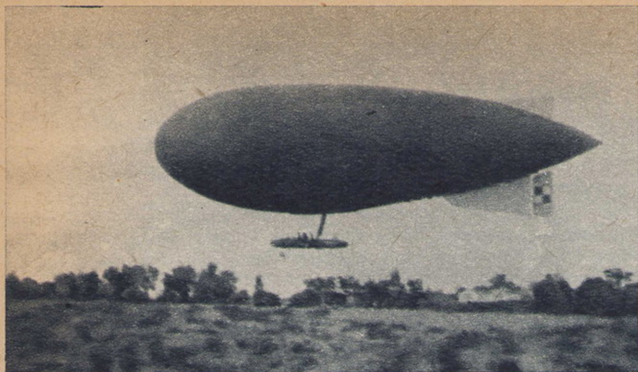
★

W tysiąc dziewięćset pięćdziesiątym siódmym roku zostałam po raz trzeci wytypowana przez dowództwo do wzięcia udziału w akrobacji zespołowej z okazji Święta Lotnictwa. Tak jak i w poprzednich latach (1952, 1956) cała nasza trójka kobiet — Irka, Zosia i ja — przygotowywałyśmy się do zespołowej akrobacji. Nie potrafię opisać wzruszenia i dumy, jakiej doznałam kiedy lecąc na zadanie zobaczyłam pod sobą mrowie ludzkie z głowami zadartymi do góry. Oto przyglądają się nam niezliczone setki ludzi, mamy dać dowód swoich umiejętności — myślałam wtedy, a zadanie wcale nie było łatwe. Wykonałyśmy je jednak na bardzo dobrze. Zostałyśmy wyróżnione przez dowódcę Wojsk Lotniczych. Tym razem byłyśmy szczęśliwe i rozpromienione wszystkie trzy. Moja osobista duma i radość sięgnęły szczytu, gdy pewnego dnia otrzymałam od ministra Obrony Narodowej pisemne słowa uznania i podziękowanie. Dokument ten zachowałam jak najcenniejszą pamiątkę.

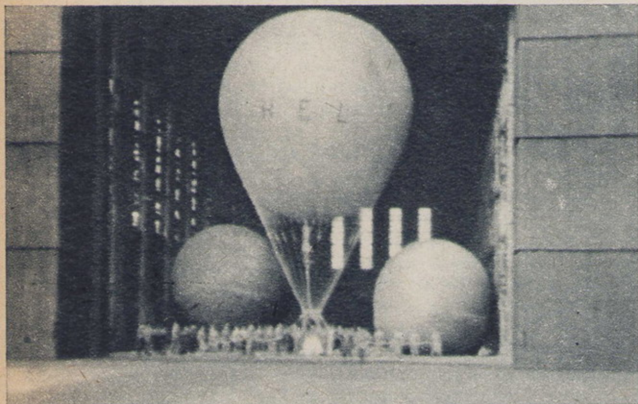
Minęło wiele lat. Jest rok 1964. Obecnie latam na samolotach Li-2. Polubiłam tego wielosilnikowego kolosa, polubiłam jego załogę.



Kapitan pilot Bronisława Dudek przy swoim samolocie Li-2.



Wyżej: Pierwszy polski sterowiec „Lech". Niżej: Hala II baonu. Na pierwszym planie balon wolny 750 m³ „Hel", w głębi dwa balony „BD".



CIĄG DALSZY ZE STRONY 15

POLSKIE WOJSKA BALONOWE

W połowie lat trzydziestych Warsztaty zmieniły nazwę na Wojskową Wytwórnię Balonów i Spadochronów. Zmiana była w pełni uzasadniona. Zakład poważnie się rozbudował, zwiększył się park maszynowy. Oprócz balonów produkowano: spadochrony, hangary, pontony, kombinezony i szereg innych przedmiotów należących do wyposażenia lotniczego. Wytwórnia posiadała wydziały: powłokowy, spadochronowy, mechaniczny, produkcji pomocniczej, wytwórnię wodoru, laboratorium gumowe i pracownię projektową. Oprócz normalnej działalności zakład przeprowadzał legalizację butli wodorowych, montaż chemicznych i elektrolitycznych wytwórni wodoru, a ponadto prowadził produkcję dźwigarek Ballot. Wytwórnia posiadała bogaty program i podejmowała się najbardziej złożonych zadań. Wybitnym osiągnięciem była budowa stratostatu „Gwiazda Polski" — olbrzyma o objętości 124 790 m³. Biegunowo przeciwnymi konstrukcjami o najmniejszych gabarytach były: gazochron — zbiornik 100 m³ i jumping — balon skoczek 120 m³. W 1935 r. opracowano projekt sterowca ciśnieniowego 4000 m³ „LOPP", który niestety nie został zrealizowany. Intensywna działalność WWBiS przypada na lata poprzedzające II wojnę światową. W 1938 r. zakończono budowę motobalonu, który badano w locie do późnej wiosny 1939 r. Również w 1938 r. wykonano dwa prototypy balonów zaporowych ZB i P-N. Wyniki uzyskane z prób pozwoliły na opracowanie seryjnego modelu 1939. Do końca sierpnia 1939 r. wyprodukowano serię wynoszącą 50 sztuk. Ostatni typ wytwórni był konstrukcją na wskroś nowoczesną nie znajdującą odpowiednika wśród balonów stosowanych w czasie wojny. Załogę Wytwórni stanowiły osoby cywilne, jedynie kierownictwo składało się z wojskowych. Kierownikami WWBiS kolejno byli: od założenia do 1924 r. — ppłk Hepczyński, następnie do 1927 r. — kpt. inż. Łaciński i płk Wilcz, od 1927 do września 1939 r. — mjr inż. Mazurek. Wytwórnia współpracowała z szeregiem zakładów zaopatrujących ją w materiały niezbędne do budowy balonów. Podstawowymi dostawcami były fabryki materiałów przegumowanych: „Guma" w Sanoku oraz „Wargum" w Warszawie. Gondole stratostatu oraz części precyzyjne wykonywano w zakładzie „Motolux" w Grabowej pod Warszawą. Kierownik tego niewielkiego przedsiębiorstwa — inż. Jan Szal, pracował nad balonem na uwięzi o powłoce metalowej. Konstrukcja była wręgowo-podłużnicowa i posiadała kształt eliptyczny. Pracujące pokrycie wykonano z blachy duralowej. Długość balonu wynosiła około 10 m. Prace były zlecone przez M.S.Wojsk. i otoczono je głęboką tajemnicą. Z nielicznych informacji mających posmak sensacji wynikało, że zagadkowy balon związany był z wojną gazową, a oprócz wojska interesowali się nim także specjaliści z medycyny lotniczej. Wrzesień 1939 r. przerwał prace nad tym nieznanym, a interesującym dziełem tragicznie zmarłego konstruktora.

Z zagranicy sprowadzano w celach eksperymentalnych pojedyncze egzemplarze balonów różnych typów. W 1930 r. dostarczono z Francji dwa balony obserwacyjne typu CD różniące się od BD tkaniną koloru khaki. Dla wyjaśnienia należy dodać, że balony na uwięzi produkowane w WWBiS posiadały powłoki koloru srebrnego. W 1938 roku sprowadzono morski balon obserwacyjny BM. Nowy balon posiadał konstrukcję znacznie mocniejszą od BD i był przystosowany do operacji w ciężkich warunkach atmosferycznych. BM wykonał kilka wzlotów w rejonie baterii nadbrzeżnych na Półwyspie Helskim. Próby skończyły się tragicznie. Podczas burzy balon spłonął od uderzenia pioruna. Załoga zginęła. Był to jedyny w Polsce przypadek tego typu. Do września 1939 r. prób z balonami morskimi nie wznowiono.

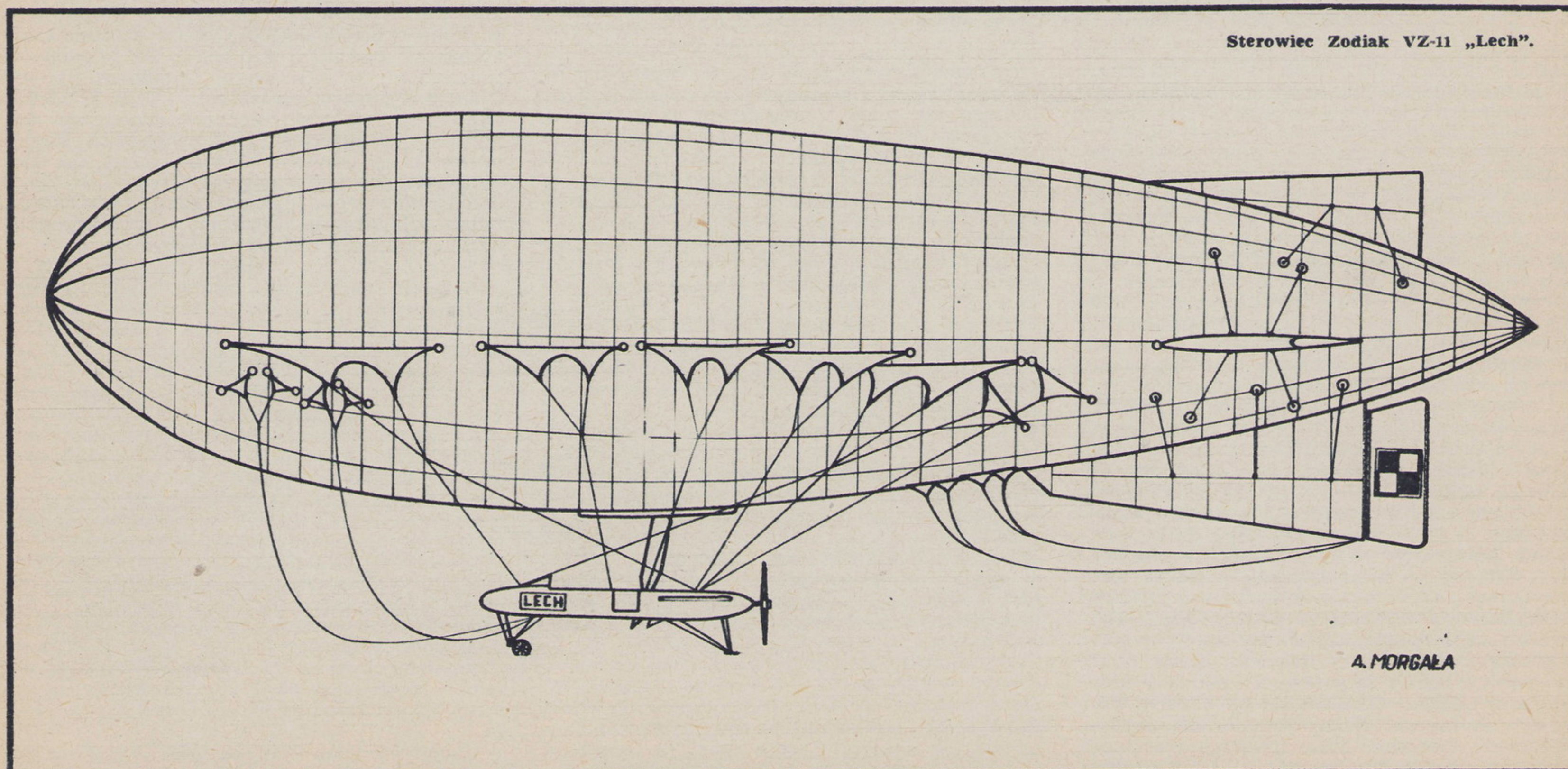
W połowie 1939 r. wojska balonowe składały się z dwóch batalionów. Każdy batalion posiadał dwie kompanie balonów obserwacyjnych, jedną kompanię balonów zaporowych, ruchomy park, kompanię szkolną i sztab zwany dowództwem baonu. Kompania obserwacyjna była samodzielną jednostką taktyczną i organizacyjną, składającą się z rzutu bojowego i rzutu zaopatrzenia. Rzut bojowy obejmował: jeden balon BD, dźwigarkę samochodową Delahaye „Saconey", tender, personel latający, obsługę manewrową, oddział km.p-lot oraz samochód łączności z radiostacją i centralą telefoniczną. Rzut zaopatrzenia posiadał: balon rezerwowy, zapas wodoru w butlach i tabor żywnościowy. Kompanie mogły być przydzialane organizacyjnie wyłącznie na szczeblu armii, gdzie dysponowano nimi zależnie od potrzeb frontu. Balony obserwacyjne wykonywały następujące zadania: ogólne dozorowanie przedpola, współpraca z artylerią, łączność między wysuniętymi jednostkami i dowództwem, współpraca z pociągami pancernymi, flotyllami rzecznymi lub flotyllami morskimi. Nieco inaczej zorganizowane były kompanie balonów zaporowych. Najmniejszą jednostką dyspozycyjną był pluton. W skład plutonu wchodziło dziesięć tandemów N-NN i dziesięć dźwigarek Ballot. Kompania balonów zaporowych składała się z 3—6 plutonów, jednak jako całość nigdy nie była stosowana. Plutony przydzielano dowódcom obrony przeciwlotniczej ważnych obiektów strategicznych. Przed samą wojną zaczęto wprowadzać do kompanii obserwacyjnych dźwigarki Caquot na podwoziu gąsienicowym Citroen, a do kompanii zaporowych balony WWBiS model 1939. Te ostatnie, pomimo że znajdowały się w składnicy II baonu nie zostały wykorzystane, przyczyną był brak nowych dźwigarek nie dostarczonych przez P.Z.Inż. do września 1939 r.

W ostatnich dniach sierpnia 1939 r. nastąpił szereg wydarzeń, które zburzyły zwykły porządek rzeczy. Wkrótce po ogłoszeniu mobilizacji alarmowej zaczęli przybywać do lotniczych punktów MOB pierwsi rezerwiści. Niebawem ogłoszono mobilizację powszechną. Psychoza wojny ogarnęła cały kraj. Obawy społeczeństwa były uzasadnione. Nad zachodnimi granicami gromadziły się ciężkie chmury. Sytuacja napawała niepokojem. Nasilenie ruchu na kolejach, jak zwykle przy końcu wakacji, wzmogło się o rzesze zmobilizowanych i pierwszych cywilów udających się w bezpieczniejsze miejsca.

Mgr ANDRZEJ MORGAŁA

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Sterowiec Zodiak VZ-11 „Lech".



LEKARZ LOTNICZY RADZI

ODŻYWIANIE LOTNIKÓW

Odpowiednie żywienie to jeden z ważnych czynników, który zapewnia personelowi latającemu potrzebne warunki fizyczne i psychiczne do wykonywania lotów. Jest wiec rzeczą słuszną, aby piloci, którym na pewno zależy na przydatności do służby w powietrzu, zapoznali się z higieną żywienia i stosowali się do jej wskazań.

Ogromny rozwój lotnictwa, uzyskiwanie coraz większych prędkości i wysokości, stawia organizm pilota w odmiennych warunkach niż na powierzchni ziemi.

Codziennie spożywane produkty muszą być przede wszystkim urozmaicone, zawierać wszystkie potrzebne składniki pokarmowe niezbędne do pokrycia zapotrzebowania energetycznego, zachowywać równowagę kwasowo-zasadową oraz zabezpieczać ustrój przed chorobami powstającymi z braku witamin. Doniosłą rolę odgrywa rodzaj składników w pożywieniu, ich ilość i wzajemny stosunek.

Jeść należy tylko tyle, aby nie występowało wyraźne uczucie sytości. Najlepszym sprawdzianem racjonalnego odżywiania się jest dobre samopoczucie i stała niezmieniająca się waga ciała. Nasuwa się pytanie, dlaczego nacisk kładzie się na to, aby piloci nie byli ludźmi otyłymi. Nadwaga powoduje powstawanie wielu schorzeń, które najpierw osłabiają, albo w ogóle mogą ograniczyć zdolność do służby w powietrzu, a w następstwie być przyczyną nawet zupełnej dyskwalifikacji. Wg piśmiennictwa i na podstawie naszych badań wynika, że pilot w dni kiedy lata powinien przyjmować posiłki, których kaloryczność waha się w granicach 4.000 kalorii, a w dni kiedy szkoli się lub w dni wolne od zajęć, od 2.500 do 3.000 kalorii. Należy tutaj podkreślić, że organizm zużywa tylko tyle energii, ile koniecznie potrzebuje, a cały nadmiar odkłada jako tłuszcz. Wniosek stąd prosty. Pilot z nadwagą żywi się nieracjonalnie, gdyż za dużo przyjmuje pokarmów w stosunku do zapotrzebowania jego ustroju. Ćwiczenia fizyczne i sport powinny być potrzebą i nawykiem personelu latającego; warunkują one utrzymanie kondycji fizycznej i stałej wagi oraz pomagają również w spalaniu wysoko-kalorycznych pokarmów węglowodanowych. Wiadomą rzeczą jest, że dieta pilota celowo zawiera dużo węglowodanów, które eliminują lub opóźniają występowanie głodu tlenowego, jak również przyczyniają do całkowitego spalania tłuszczów w ustroju. Przy nadwadze pilota trzeba zacząć od eliminowania pokarmów zawierających dużą ilość tłuszczu, a zwrócić uwagę na jarzyny i owoce. Rzecz zasadnicza to nie tylko ile się jada, ale przede wszystkim, to co się jada.

Wszystkie potrzebne składniki zarówno mineralne jak i witaminowe otrzymuje ustrój w normalnym, ale urozmaiconym pożywieniu, pod jednym warunkiem, że będzie ono zawierać odpowiednią ilość jarzyn, owoców, soków owocowych lub surówek jarzynowych. Produkty te dostarczają ustrojowi nie tylko witaminy, składniki mineralne i są czynnikami utrzymującymi równowagę kwasowo-zasadową, ale pełnią równocześnie rolę czynnika ochronnego i uodparniającego na wszelkie choroby bakteryjne. Bez dostatecznego dowozu witamin i soli mineralnych dochodzi w organizmie do ciężkich zaburzeń gospodarki mineralnej, jak odwapnienia kości, obniżenie napięcia mieśni, niedokrwistości, lub do niemniej ciężkich chorób zwanych awitaminozami. Najobfitszym źródłem witamin i soli mineralnych jest mleko, nabiał, surowe jarzyny i owoce.

Racjonalne odżywianie odgrywa bardzo ważną rolę w życiu pilota. Zwiększa jego wytrzymałość i zdolność do znoszenia całego szeregu niekorzystnych objawów, występujących ze strony ustroju podczas pełnienia ciężkiej i odpowiedzialnej pracy w powietrzu. Nawet drobne błędy w odżywianiu mogą stać się przyczyną poważnych zaburzeń w ustroju, zwłaszcza w czasie lotu wysokościowego i długotrwałego. Ustrój lotnika znajduje się wtedy w odmiennych warunkach niż na powierzchni ziemi. Stwierdzono, że węglowodany zmniejszają objawy niedotlenienia. Należy podawać węglowodany w postaci: makaronu, ryżu, kaszy pszennej, różnego rodzaju ciast, budyniów, czekolady itd. Poważną rolę w odżywianiu personelu latającego odgrywają witaminy, zwłaszcza witamina A, B1, C.

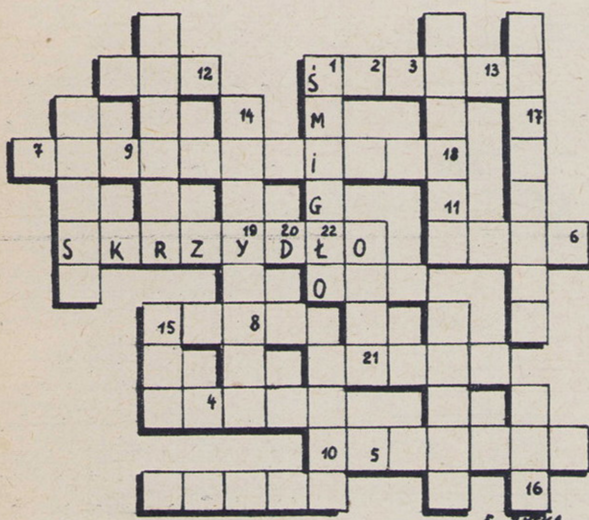
Witamina A bierze czynny udział w regeneracji purpury wzrokowej. Witamina B1 wpływa na prawidłową przemianę węglowodonów, zwłaszcza układu nerwowego. Zwiększa ich zużytkowanie i utlenienie w komórkach, a tym samym odporność ustroju na niedotlenienie. Witamina C spełnia w tkankach rolę przenośnika tlenu.

Duże znaczenie dla ustroju ma również regularne, zawsze o jednej porze przyjmowanie posiłków. Ilość spożytego pokarmu powinna być ściśle uzależniona od zapotrzebowania ustroju i wykonywanej pracy. Przy racjonalnym odżywianiu pilotów należy zwrócić uwagę na odpowiednie zestawienie dziennej racji żywnościowej. Powinna ona zawierać około 15 proc. białka, 25 proc. tłuszczu i 60 proc. węglowodanów. Całodzienna ilość spożywanych przez lotnika pokarmów powinna być podzielona na poszczególne posiłki w zależności od rodzajów wykonywanych lotów.

Z jadłospisu personelu latającego należy bezwzględnie wykluczyć napoje alkoholowe, które spalając się w ustroju zużywają bardzo dużo tlenu i wybitnie przyspieszają występowanie objawów niedotlenienia.

HENRYK KLIMEK
STEFAN ŚMIGIELSKI

LOTNICZA SYNTEZA KRZYŻÓWKOWA



Do podanego diagramu wpisać podane wyrazy tak, aby powstała normalna krzyżówka. Następnie ustawić litery wg odpowiadających im cyfr w kolejności od 1—22 i odczytać hasło, które stanowić będzie rozwiązanie. Dla ułatwienia wpisano do diagramu dwa wyrazy.

Poziomo: FAI; OSA, AERO; SKOK; BOMBY; PEDAŁ; PĘTLA; ŚWIECA; STRATUS; SKRZYDŁO; PALIWOMIERZ.

Pionowo: LUK; SĘP; OSIE; PASY; BALSA; RADAR; BECZKA; NAMIAR; ŚMIGŁO; BAROGRAF! HORYZONT.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 6 września br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach** z dopiskiem Lotnicza Synteza Krzyżówkowa.



KIELCE

Na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego rozegrano II Zawody Modeli Latających dla niezrzeszonych. Były one sprawdzianem umiejętności majsterkowania i konstruowania modeli latających przez młodzież w oparciu o materiały dostępne w kioskach „Ruchu" i składnicy harcerskiej. Wykonano 102 starty w dwóch kategoriach modeli. W kategorii modeli „Jaskółka-bis" zwyciężył Marian Gruszczyński, natomiast w kategorii modeli „Dzięcioł" — Stefan Smak.

★

Również na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego w Masłowie odbyły się IX wojewódzkie zawody modeli latających. Na starcie stanęło 18 zespołów startujących w trzech klasach. Zwycięzcą w klasie I został Bogusław Kusiak. W klasie II zwyciężył Piotr Błędziński. W klasie III najlepszy był Zbigniew Próchnicki. Zespołowo w klasie I pierwsze miejsce zajęła modelarnia nr 7 z Kielc. W kl. II — modelarnia nr 3 ze Starachowic, w klasie III — modelarnia z Bielin.

★

W Aeroklubie Kieleckim odbyła się narada przewodniczących i aktywistów kół lotniczych. Celem jej była ocena pracy i działalności kół lotniczych i modelarni w r. 1963/1964 i ogólne wytyczne do pracy w r. 1964/1965. Na naradzie obecni byli m. in.: prezes aeroklubu tow. Karczewski oraz sekretarz KM ZMS tow. Perczak. W trakcie omawiania spraw organizacyjnych i dyskusji ogłoszono następujące postulaty: a) spowodowanie solidniejszego dostarczania materiałów modelarskich oraz zestawów z zakładów produkcji ubocznych z Krosna (przesyłanie kompletów zestawów bez żadnych braków); b) większe zainteresowanie się telewizji i radia problematyką lotniczą; c) organizowanie centralnego obozu lub kursu dla działaczy kół lotniczych w celu wymiany doświadczeń; d) umundurowanie wszystkich członków kół lotniczych w jednolite ubiory; e) zacieśnienie współpracy z ZMW w celu zakładania kół lotniczych na wsi.

Stanisław Gołuch

★

Na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego odbyła się impreza propagandowa zorganizowana z okazji XX-lecia PRL pod nazwą „Dzień Otwartego Lotniska". Zasadnicze hasło tej imprezy brzmiało: „Aktywiści ZMS propagują sport lotniczy". Na program „Dnia Otwartego Lotniska" złożyły się: pokaz sprzętu lotniczego, seans kronik lotniczych, spotkanie z wiceprezesem aeroklubu, byłym mistrzem świata w szybownictwie Adamem Witkiem, loty propagandowe dla najlepszych aktywistów ZMS wyróżniających się w pracy w grupach działania na terenie szkół i zakładów pracy, występy artystyczne, pokaz modeli latających w wykonaniu modelarzy z Kieleckiego Ośrodka Modelarskiego w Kielcach. Imprezę zorganizowano przy współpracy Komitetu Miejskiego ZMS w Kielcach.

★

Szybownicy Aeroklubu Kieleckiego wykonali wiele interesujących przelotów szybowcowych. Oto niektóre z nich: trójkąt 300 km — Adam Witek, Włodzimierz Wojtecki; docel 305 km (Masłów — Leszno) — Leszek Cetner i Zenon Barusiński; docel 505 km (Masłów — Szczecin) — Roman Gajos.

Marta Domagała

NYSA

Z członków koła lotniczego przy naszym zakładzie w grudniu ubiegłego roku powstał pododdział samoobrony — spadochroniarzy, w skład którego weszli piloci szybowcowi i skoczkowie spadochronowi.

Na zorganizowaną przez Powiatowy Zarząd LOK w Nysie powiatową Spartakiadę Kościuszkowską pododdział nasz wystawił 2 patrole czteroosobowe w konkurencji: a) wieloboju użyteczno-bojowego (WUB), b) wieloboju rezerwistów (WR). Na 20 startujących patroli nasze patrole zajęły dwa trzecie miejsca, uzyskując dyplomy i brązowe medale Spartakiady Kościuszkowskiej.

Mimo, że osiągnięcia chłopców spod znaku czerwonych beretów na razie są skromne, trzeba stwierdzić, że ich wysiłek w szkoleniu i zajęciach praktycznych programu oddziałów samoobrony dał już poważne rezultaty.

E. Flakowski

WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5982 Z-5

MILIONERZY

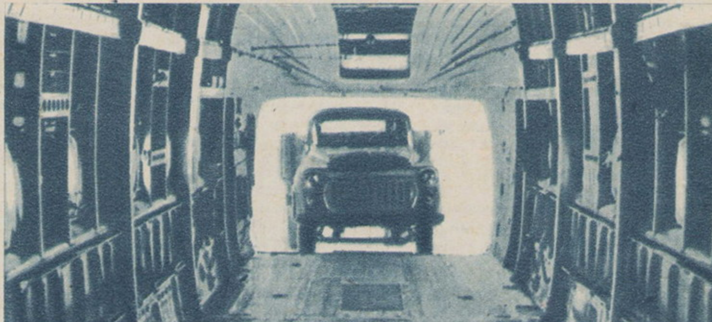


Aeroflot należy do największych towarzystw lotniczych na świecie. W roku bieżącym na przykład z samolotów w ZSRR korzystać będzie ogółem 38 milionów osób. Dziennie Aeroflot przewozi 150—200 tysięcy osób. Na zdjęciu: piloci-milionerzy z Tadżykistanu.

NAJWIĘKSZY NA ŚWIECIE

Śmigłowiec Mi-6 jest pierwszym, na którym zabudowano dwie turbiny, pierwszym, który osiągnął prędkość 320 km/h. Ma obecnie 13 rekordów międzynarodowych. Między innymi uniósł ciężar 20 ton na wysokość 2,5 km oraz przeniósł 5 ton na odległość 1000 km z prędkością 300 km/h.

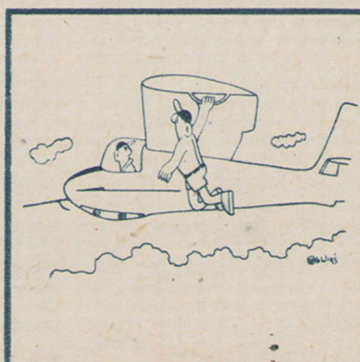


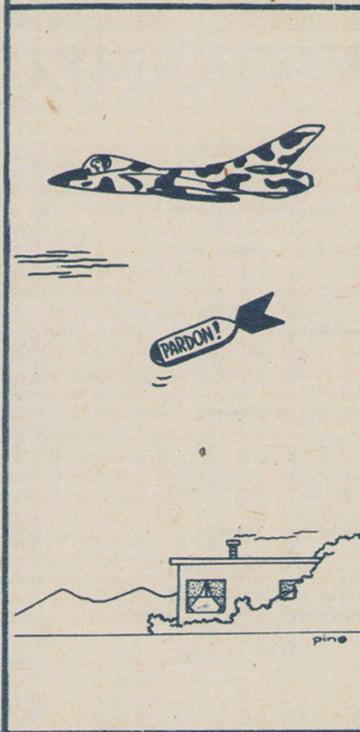


Z SURCINA NA OKĘCIE



Niedawno minęła pierwsza rocznica otwarcia połączenia jugosłowiańskich linii lotniczych JAT z Belgradu przez Warszawę do Kopenhagi. Obecnie „Caravelle" Jugoslovenskego Aerotransportu można zobaczyć na warszawskim lotnisku w czwartki i piątki każdego tygodnia, zaś w Hotelu Europejskim czynne jest stałe przedstawicielstwo JAT. Na zdjęciu: pasażerowie wsiadają do samolotu w nowym porcie lotniczym Belgradu — Surcinie. (S)





WIZYTA U HAWKERA



W znanych lotniczych zakładach brytyjskich Hawker Siddeley gościła niedawno grupa specjalistów radzieckich z głównym konstruktorem A. I. Mikojanem na czele (na zdjęciu czwarty od prawej).

Z ZAGRANICY

Komunikacja i transport

★ **Lotnicy** radzieccy są przygotowani do otwarcia bezpośredniej linii lotniczej ZSRR — USA — oświadczył 7 lipca br. na konferencji prasowej zorganizowanej na lotnisku Wnukowo szef „Aerofłotu" J. Łoginow. Obecnie sprawa należy do Amerykanów. Łoginow powiedział, że po zakończeniu prób z nowym samolotem Ił—62 (182 miejsca) będzie on przewoził pasażerów z Moskwy na Daleki Wschód, do Ameryki, Afryki i Indii.

★

★ **Angielskie** zakłady Bristol Siddeley Engines zakończyły pierwszą serię doświadczeń z prototypem silnika odrzutowego „Olympus 593", który zamontowany będzie na francusko - brytyjskim naddźwiękowym samolocie pasażerskim „Concorde".

★

★ **Dzieki** modernizacji i rozbudowie port lotniczy w Kantonie (Chiny Ludowe) będzie mógł przyjmować największe samoloty odrzutowe budowane obecnie na świecie. Lądowanie samolotów możliwe będzie w każdą pogodę, dzięki zainstalowaniu najnowocześniejszych urządzeń automatycznych.

★

★ **Największy** ruch wśród zachodnioeuropejskich portów lotniczych notuje się w Londynie. W r. ub. obsłużono tu 9,5 mln pasażerów. Na dalszych miejsach znajdują się: Paryż 71,1 mln pasażerów), Frankfurt n/M (3,4 mln) i Kopengaha (2,4 mln). Londyn przoduje również w dziedzinie transportu towarowego drogą powietrzną. Przyjęto tu względnie wyekspediowano 134 tys. ton przesyłek.

Militaria

★ **Rzecznik** departamentu stanu USA oświadczył, że lotnicy amerykańscy, którzy prowadzili samoloty T-28 do walki przeciwko powstańcom kongijskim w prowincji Kiwu, „robili to jako osoby prywatne na mocy umowy zawartej między nimi a rządem kongijskim". Zapytany czy piloci amerykańscy walczący w szeregach kongijskiej armii rządowej rzeczywiście zwerbowani zostali przez agentów CIA, rzecznik uchylił się od odpowiedzi.

Różne

★ **Tegoroczna** wystawa lotnicza w Farnborough (Anglia) odbędzie się w dniach 7—13..IX.1964 r. Organizatorzy pokażą publiczności prawie wszystkie nowe samoloty angielskie, m. in. BAC-1-11, Vickers Super VC-10, Hawker Siddeley, „Argosy-200", Short „Belfast", Beagle B-206, oraz doświadczalny BAC Typ 221.

* **„Air France"** wprowadziło jako pierwsze na świecie towarzystwo komunikacji lotniczej automatyczną rezerwację miejsc w samolotach. Urządzenie służące do tego celu, nazwane „Magnetronic Reservoir", dostarczyła jedna z firm amerykańskich. Pozwala ono załatwić 12 000 zgłoszeń w ciągu godziny, udzielając wszelkich informacji dotyczących poszczególnych lotów i mechanicznie rezerwując lub sprzedając bilet.